58. — 6e Année. 21 Août 1903
(Tous les Vendredis) 40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Le Raid Hippique Paris-Deauville

Numéro de 32 pages contient un hors-texte en couleurs

SANTOS-DUMONT

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

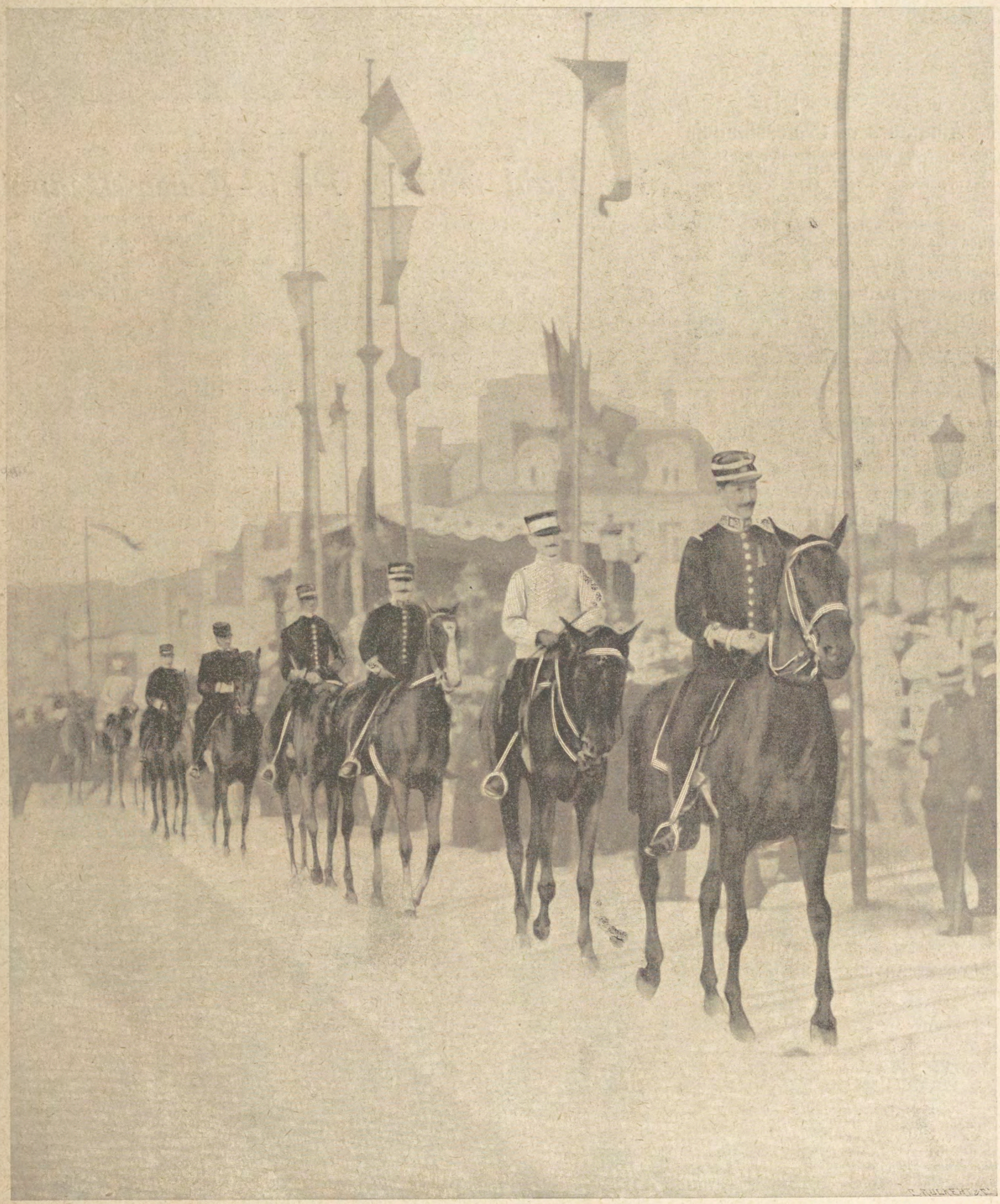
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

21 Août 1903. — N° 258

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



LE RAID HIPPIQUE MILITAIRE. — LES CONCURRENTS SUR LA TERRASSE DE DEAUVILLE LE LENDEMAIN DE L'ARRIVÉE.

Le Raid hippique militaire disputé jeudi et vendredi derniers en deux étapes : la première de Paris à Rouen et la seconde de Rouen à Deauville, s'est terminé par la victoire du lieutenant Brusil, du 28e dragons, sur son cheval Midas. Le lendemain du Raid, tous les concurrents, à l'exception de trois : Pretty Boy et Le Huppé, morts des suites de cette chevauchée, et Epicure trop fatigué, défilèrent sur la terrasse de Deauville, dans leur ordre d'arrivée, devant la Commission technique. En tête figure naturellement le vainqueur.

(Voir l'article page 574 et suivantes.)

KODAK

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

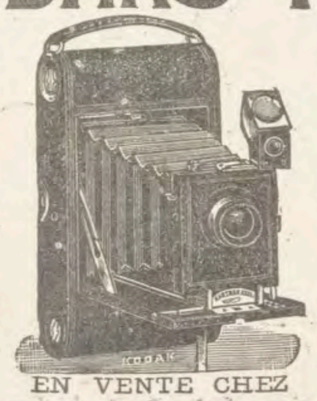
LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

LES KODAKS PLIANTS

LE PLIANT Nº 0
CLICHÉS 4×6 ½ c/m — 33 frs

LE PLIANT Nº 1
CLICHÉS 6×9 c/m — 53 frs

LE PLIANT Nº 1A
CLICHÉS 7×11 c/m — 63 frs



LE PLIANT Nº 3
CLICHÉS 8×10½ c/m — 91 frs 50

LE PLIANT Nº 3
AVEC OBTURATEUR AUTOMATIQUE
BAUSCH & LOMB — 124 frs

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE (1) ET DU RÈGLEMENT DU CONCOURS KODAK

EN VENTE CHEZ

PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme

EASTMAN KODAK — et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques. REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

LYON — 26 et 28, Rue de la République

L'Appareil PHOTO JOUGLA
45, Rue de Rivoli

SINNOX se charge en **PLEIN JOUR** avec la Boîte de Plaques elle-même,

PRENEZ GARDE, Madame, vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty. —

VOITURES LÉGÈRES Georges Richard-Brasier
Demander le Catalogue 1903 à la Société des Établissements Georges RICHARD, 23, av. de la Grande-Armée, PARIS

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ
Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts, contusions, etc etc.

1 flacon Franco Poste 2f.10 contre mandat Poste
3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN. 31, Faubourg Bourgogne, Orléans.

AVIS AUX ADROITS CHASSEURS
Plus de ratés avec les Douilles à la Marque "LA MASCOTTE"

Méfiez-vous, Cyclistes

des Machines de marque inconnue, et choisissez la Bicyclette idéale du Touriste : la

GLADIATOR

qui, depuis douze ans, n'a cessé de s'imposer par sa supériorité

Société Anonyme des Automobiles MOTOBLOC
Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs
Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout
102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTIDE

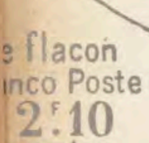
PEINTURE SPÉCIALE *pour Automobiles et Cycles*

La Pastorine

LA PLUS ANCIENNE PEINTURE ÉMAIL

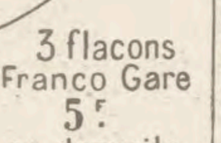
HORS CONCOURS, Exposition Univers. 1889-1900
MEMBRE DU JURY, Exposition Univers. Lille 1902

En Vente chez tous les Marchands de couleurs



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10 PARIS (Près l'École de Médecine)

Franco du catalogue contenant 123 Fig.



BISCUITS SCAPINI — MAISON PRINCIPALE 38, Bd de Strasbourg. PARIS

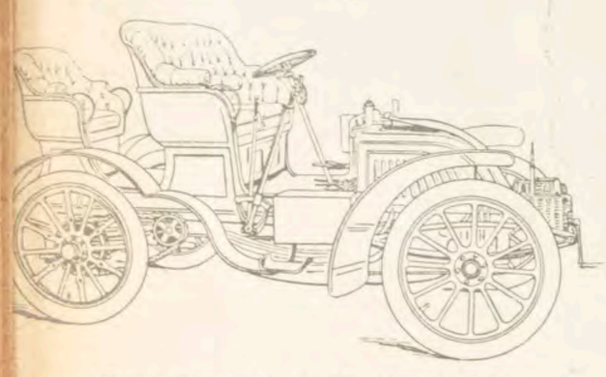
SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Ernest LOSTE 37, RUE BRUNEL —(Téleph. 557-43)— Livre des Voitures CLEMENT 2 & 4 CYLINDRES

20, RUE BRUNEL PARIS-GARAGE TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite
Voiture de DIETRICH, Licence T. M.
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie
Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
Téléphone : 562-62

CHÉRISSIME
PARFUM NOUVEAU

GELLÉ FRÈRES, PARIS

PNEU CONTINENTAL
GAGNANT LA COUPE GORDON-BENNETT
18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

ENTRE NOUS

Notre directeur, Pierre Lafitte, vient d'être opéré d'un phlegmon. L'opération, pratiquée par l'éminent chirurgien Doyen, a parfaitement réussi, et aujourd'hui en pleine voie de guérison, notre directeur remercie les nombreuses personnes qui ont bien voulu faire prendre de ses nouvelles.

Aux Photographes

Amateurs et Professionnels

Nous rappelons aux innombrables photographes qui lisent la Vie au Grand Air *que nous recevons avec reconnaissance toutes les photographies qui nous sont adressées sur des sujets sportifs.*

Nous ne pouvons naturellement nous engager à publier tout ce qui nous est adressé, mais nous répondons avec la plus grande ponctualité aux envois qui nous sont faits.

CONDITIONS DE PAIEMENT

A moins de conventions spéciales, les documents sont payés après insertion et sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une 1/2 page et* **5 francs** *pour un 1/4 de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports », qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Les photographes sont priés de nous envoyer de préférence les clichés en les accompagnant de légendes très explicatives

Naturellement, les 13 × 18 sont préférables aux 9 × 12, mais de bons 9 × 12 et même d'excellents 6 1/2 × 9 seront les bienvenus.

Les documents utilisés seuls sont payés, et la direction du journal ne peut, on le comprendra, s'engager à utiliser toutes les communications qui lui sont faites.

CONDITIONS D'ENVOI

Tout document ayant un caractère d'actualité doit être expédié dans les plus brefs délais, c'est-à dire le jour même, ou, au plus tard, le lendemain du fait auquel il se rapporte. Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est absolument nécessaire que nous ayons les épreuves ou les clichés le dimanche soir — la rédaction de la Vie au Grand Air *passe toute la nuit du dimanche au lundi à travailler — ou en tout cas le lundi matin avant onze heures au plus tard.*

Le dernier délai est donc le lundi, onze heures, pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant

Les épreuves photographiques doivent être, de préférence, sur papier non cartonné.

LÉGENDES ET ARTICLES EXPLICATIFS

Indiquer **au dos de chaque document** :
1° Le nom et l'adresse de l'auteur;
2° Une légende indiquant en **quelques mots** *le sujet représenté.*

Ces indications, indispensables pour éviter les erreurs, ne doivent jamais être remplacées par des numéros de repère reportant à une liste séparée.

Outre les légendes mentionnées ci-dessus, chaque photographie doit, autant que possible, faire l'objet d'une notice séparée expliquant ce qu'elle représente. Ne pas revenir dans ces notices sur la relation générale des événements pour laquelle des coupures extraites des journaux quotidiens suffiront presque toujours. S'attacher au contraire à la **description de la scène représentée** *par le document et ne pas craindre d'entrer, à cet égard, dans les détails les plus minutieux, qui peuvent être de la plus grande utilité, soit pour le dessinateur chargé de retoucher les documents, soit pour le rédacteur de l'article explicatif.*

Avant le départ.
Les chevaux des concurrents tenus en mains par leurs ordonnances.

Le Raid militaire Paris-Rouen-Deauville

Le Raid national militaire Paris-Rouen-Deauville eût pu être un triomphe sans précédent; ce ne fut qu'un succès. La faute n'en est point à la Commission technique qui a su composer un programme, établir un itinéraire et élaborer un règlement absolument parfaits; mais à l'organisateur de l'épreuve, notre confrère Lusciez, directeur de Armes et Sports, *qui, trop pressé, et voulant faire coïncider cette épreuve avec les derniers jours de la Grande Semaine de Deauville, n'a pas donné à nombre d'officiers qui auraient désiré s'engager, le temps matériel de préparer des chevaux. De plus de Paris à Rouen, de Rouen à Deauville, la pluie — et quelle pluie! — a accompagné les concurrents tout comme lors du raid Bruxelles-Ostende.*

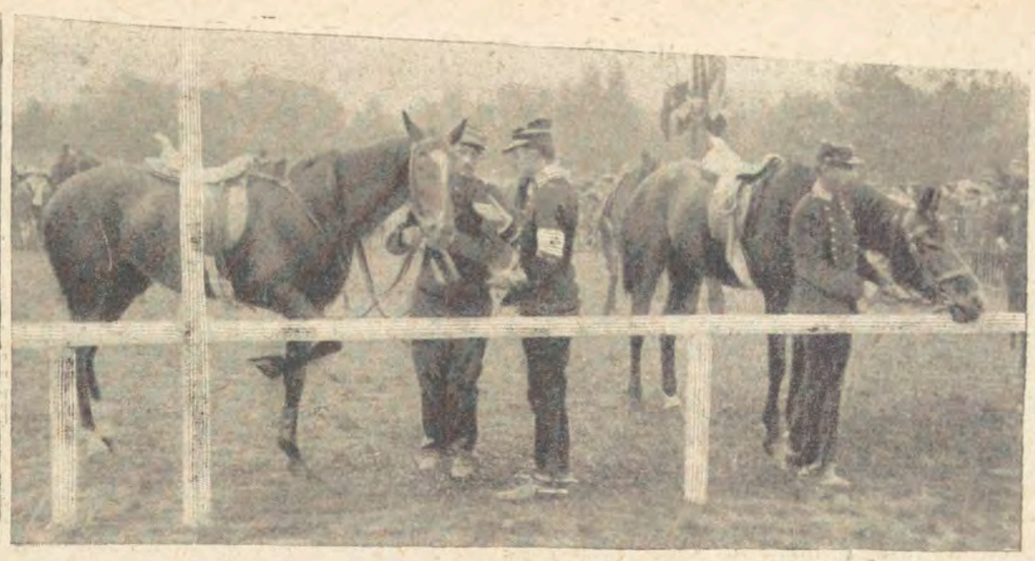
Le général André arrivant au départ de Paris, avec son officier d'ordonnance.
Il est reçu par la Commission technique.

DE PARIS A ROUEN

Le récent raid militaire de Vichy, organisé par la Société Française Hippique, avait surabondamment prouvé que des chevaux pris un peu au hasard dans les escadrons de nos régiments de cavalerie étaient capables de couvrir d'une traite 170 et même 220 kilomètres en terrain varié et pouvaient encore faire sur piste un « parcours d'hippique ». Ce qui était intéressant et *très utile* de savoir, c'est si des chevaux ayant 130 kilomètres dans les jambes pouvaient encore fournir un effort suffisant pour couvrir 80 kilomètres — non plus à l'allure réglementée de 10 kilomètres à l'heure — mais bon train, car l'émulation, la conquête du prix ou du challenge, entrait cette fois en ligne de compte. Je sais bien que hommes et chevaux devaient avoir un repos de 14 à 16 heures, ce qui est à considérer. Mais le fait important, le point capital, en l'espèce, c'est que tous les partants — 32 sur 46 engagés — ont atteint Rouen en moins de quinze heures. Aucun n'était, ne paraissait du moins, vidé, comme la plupart des malheureux qui atteignirent le poteau dans la course Bruxelles-Ostende. Les précédents, il est vrai, donnent aux organisateurs de raids de précieux enseignements. Je n'insisterai point sur cette première partie de l'épreuve, qui n'a été qu'une réédition — sur une plus courte distance — du raid militaire de Vichy; le vrai raid, c'est la course Rouen-Deauville, sans itinéraire fixé à l'avance, sans restriction sur les allures. Très certainement, si les organisateurs avaient annoncé leur épreuve,

A Paris : l'examen des chevaux.
Le sous-lieutenant Petit, du 3e cuirassiers, et son cheval Grillon.

Le lieutenant Gayet, des dragons (École de guerre), et son cheval Volcan, provenant du dépôt de remonte de Mâcon.



Le lieutenant de Cassan de Floyrac, du 6e dragons, et son cheval Genève.

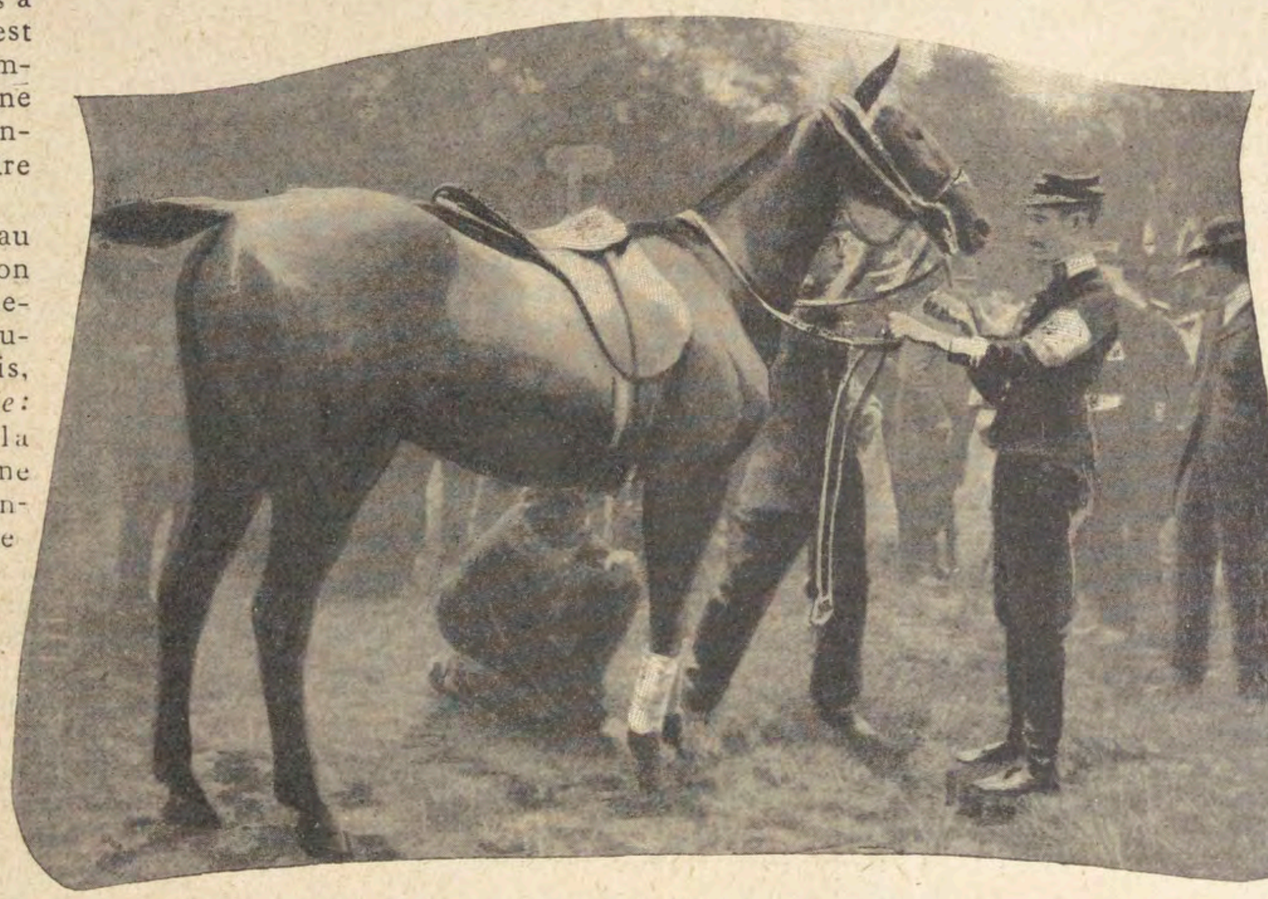
ne fût-ce que six semaines plus tôt, ce n'est pas 32 partants qu'ils auraient eu, mais 132. Car il faut bien s'en rendre compte, si les trois quarts et demi des chevaux de la cavalerie et même de l'artillerie françaises sont capables de couvrir 130 kilomètres en 14 à 15 heures, peu nombreux sont ceux qui, sans entraînement préalable, fourniraient encore, après un léger repos, 80 kilomètres en train de course. Certainement tous les concurrents du raid, je dirai même tous les officiers de l'armée française sauraient pour un parcours de 80 kilomètres modérer l'allure de leur monture, et marcher suivant un horaire établi à l'avance; mais l'émulation et le désir d'arriver premier feront que l'allure, sans être celle d'un steeple, ni même d'un cross country, sera une allure de course.

Le communiqué qui a été envoyé à la presse ne doit certainement pas émaner du Comité technique, car le thème était, nous a-t-on dit : une troupe en marche a gagné Rouen par étapes; un ordre doit être porté au général qui commande la place de Deauville, il faut que cet ordre parvienne le plus tôt possible.

Les étapes se sont réduites à *une* de 130 kilomètres, c'est très très dur, et même en campagne je ne crois pas qu'une troupe de cavalerie soit envoyée ainsi sans le moindre repos, sans grande halte.

Je préfère m'en rapporter au point de vue de l'instruction de la troupe et de l'entraînement des chevaux à la conclusion du commandant Dubois, dans son *Cours de Cavalerie* : « Contentez-vous pour la troupe, du travail qu'exige une instruction menée, mais entraînez les officiers à outrance pour les exercices appropriés, c'est ainsi que l'officier apprend à tirer tout le parti possible de ses chevaux et cela est le seul procédé dont dispose le commandement pour constater l'aptitude des officiers aux reconnaissances et la qualité de leurs montures. » La première partie de l'épreuve présentait le défaut d'être trop longue pour simuler une étape et trop courte pour être un raid.

Quelques instants avant le départ.
Le vétérinaire en 1er Causse, M. d'Ideville de la Commission technique et un des concurrents, le lieutenant de Ligniville, du 2e hussards.



A Bagatelle.
Le lieutenant Bausil, du 28e dragons, examine son cheval Midas avant de se mettre en selle.

Le succès d'un raid réside dans la préparation du cheval et la durée de l'entraînement, durée variable qui doit être réglée tant sur le degré du sang et de résistance de l'animal, que sur la longueur du trajet et la vitesse que l'on doit fournir au cours de l'épreuve. Or, le trajet Paris-Rouen nous a prouvé que trente-deux officiers avaient des chevaux prêts, car ils n'ont pas eu matériellement le temps, entre l'annonce du raid et le jour du départ, de préparer des chevaux. Quelques-uns, le lieutenant Bausil, du 28e dragons, dont j'ai souvent eu l'occasion de parler aux lecteurs de la *Vie au Grand Air ;* le capitaine Branca, du même régiment; le lieutenant Degorge, du 16e dragons; le capitaine Maillard, du 30e d'artillerie, tiennent toujours leurs montures en haleine; mais d'autres — j'en pourrais citer — qui se sont engagés et n'ont pas pris part à l'épreuve, ou qui auraient désiré s'engager, n'ont pas osé, étant donné le délai trop court pour l'entraînement de leurs chevaux, risquer de crever ou d'abîmer un animal auquel ils tiennent. L'artillerie, qui jusqu'à présent n'avait point pris part à de semblables épreuves était brillamment représentée par les capitaines Maillard et de la Taille, du 30e d'artillerie ; ils sont arrivés les seconds à l'étape Rouen; les premiers furent deux lieutenants de cuirassiers, les lieutenants Petit et Zerbini.

Enfin, tous les engagés sont arrivés dans les délais prescrits.

A ROUEN

Le quartier du 6e chasseurs est assez loin dans Saint-Sever, c'est là que furent conduits les trente-deux chevaux arrivés dans les délais réglementaires au contrôle — fort mal installé du reste — de Rouen. Il fallait s'attendre à ce que plusieurs concurrents arrivassent ensemble à Rouen, et on avait choisi pour établir le contrôle d'arrivée une maison d'école dans une rue assez étroite, et située devant un croise-

ment de tramways électriques, quand à vingt mètres de là il y avait une vaste place, le champ de Mars.

Au quartier de cavalerie, le vétérinaire en 1er du 6e chasseurs, M. Seurot, avec ses aides, ses maréchaux, dirigeait le service... des soins, car nombre d'officiers, à part et je me plais à le reconnaître les capitaines Branca, de Becdelièvre et Maillard, les lieutenants Bausil, Allut, Degorge, Gayet, Zerbini, l'aide-vétérinaire Ducrotoy et quelques autres, s'étaient empressés d'aller demander aux lits du dortoir installé pour les concurrents dans les locaux de l'Ecole Normale un repos réparateur. Mais à cinq heures, tous — heureusement — furent présents pour l'examen par la Commission technique. La plupart des chevaux étaient frais, et le vétérinaire Seurot demanda seulement l'élimination de deux des chevaux, Hector, un habitué des steeple militaires,

Au contrôle de Mantes.
La Commission militaire présidée par le commandant Lesieuve de Brière, du 6e dragons, reçoit le lieutenant Wallace, du 6e dragons.

ment : « Croyez-vous, me dit-il, on prétend que j'ai dopé Midas! j'ai trop l'habitude des raids, des courses de résistance pour savoir l'inconvénient des drogues ; si Midas, du reste, avait été dopé, je l'avouerais franchement ; car le règlement interdisait les entraîneurs, mais n'interdisait point le doping. Mon doping, c'est le sucre. En tous temps je donne du sucre à mes chevaux sous forme de paille mélassée ou de breuvage sucré ; quelques jours avant ce raid, j'ai simplement augmenté la ration de sucre et, pendant la route, j'ai donné à Midas, à plusieurs reprises, de l'eau légèrement tiédie et très sucrée.

« De plus, je me suis arrêté une heure en route, à Gaillon ; d'après l'horaire que j'avais etabli, je comptais faire halte à Vernon, mais j'ai su que nous étions trop bien attendus et qu'une réception au champagne nous était préparee, aussi ai-je préféré m'arrêter à

Au contrôle de Pont-de-l'Arche.
Le sous-lieutenant Zerbini, du 2e cuirassiers.

Au contrôle de Pont-de-l'Arche.
Le capitaine de Becdelièvre, du 1er régiment de chasseurs.

au lieutenant Thomas, du 13e cuirassiers, et Taglio, un pur sang par Ragotsky, au lieutenant Chopin du 18e dragons. Taglio a une grosse excuse, c'est un cheval de cinq ans.

Trois autres chevaux : Homesick, au capitaine Branca, du 28e dragons ; Volcan, au lieutenant Gayet, de l'Ecole de guerre, et Alain, au lieutenant Marquer, du 4e hussards, devaient être présentés à nouveau au vétérinaire au moment du départ.

Midas, le vaillant recordman des raids, était certes le plus admiré, et le lieutenant Bausil fut très vivement félicité par tous d'avoir si bien su mener et préparer son cheval. Parmi les concurrents, des jaloux — il en est même dans le noble métier des armes — prétendaient que Bausil avait dopé son cheval. Cette accusation navrait le lieutenant qui s'en défendit énergique-

Sur la route de Pont-de-l'Arche
Un repos devant le " Paradis-des-Chevaux ".

Gaillon, faire manger tranquillement Midas et me restaurer moi-même; en sortant de Gaillon, j'ai fait une dizaine de kilomètres au pas et ce n'est que lorsque nous eûmes bien digéré que je repris l'allure du trot. Et puis aussi, l'homme doit être entraîné lui-même pour un raid et être bon marcheur ; souvent je mets pied à terre et marche ou cours au pas gymnastique à côté de mon cheval. Voilà mon grand doping, je le livre à tout le monde. »

J'étais curieux de voir Puerto, au lieutenant Degorge du 16e dragons ; je savais que Puerto n'était nullement préparé pour un raid, il devait courir le steeple militaire d'Ostende. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent le lieutenant Degorge ; je leur ai conté ses débuts auxquels j'ai assisté ; avec lui j'ai examiné longuement

SUR LA ROUTE DE PONT AUDEMER, ENTRE ROUEN ET DEAUVILLE

Les lieutenants Nativelle, du 4e hussards, et de Royer, du 1er chasseurs, ont mis pied à terre pour reposer leurs montures, Fabiola *et* Icare, *que nous vîmes souvent disputer des militarys à Auteuil. Les lieutenants Nativelle et de Royer sont du reste, bien que jeunes, des vétérans des concours hippiques et des épreuves de steeple militaires.*

Puerto. Certes, les 130 kilomètres lui avaient un peu fondu les muscles, mais il était très, très bien. « Le ministre, me dit Degorge, ne m'a pas donné l'autorisation de courir à Ostende, alors j'ai eu l'idée de prendre part au raid, et, ma foi, je ne m'en repens pas. Puerto s'est admirablement conduit, et je crois bien qu'il ne sera pas le dernier à l'arrivée. — « Mais ne crains-tu pas les côtes et les descentes de Rouen à Deauville ?

Le contrôle du Pont-de-l'Arche.

Au contrôle de Pont-de-l'Arche au petit jour.
La Commission de contrôle se restaure en attendant l'arrivée des concurrents.

Dans la cour d'un hôtel à Pont-de-l'Arche.
Un des concurrents prend un léger repas avant de repartir.

— Puerto est solide; sa mère était une jument de la Plata, et il a hérité d'elle une solidité de membres extraordinaire. » Je souhaitais bonne chance à mon jeune camarade, et j'allais voir une vieille connaissance des concours hippiques, Miss Dolly, la vaillante sauteuse du capitaine Maillard, du 30e d'artillerie. Elle est aussi très fraîche, elle me semble moins éprouvée que lorsqu'elle gagna le Championnat du saut en hauteur au concours de Rouen, sautant 1m,80. Le capitaine Maillard et son collègue, le capitaine de la Taille, ne cachent pas leur contentement; c'est la première fois que des officiers d'artillerie sont autorisés à prendre part à un raid, et ils comptent bien, « non point, me dit le capitaine Maillard, battre le record-man Bausil, mais se classer très honorablement ». Seul Louby, le pur sang par Master Boy et Salière au capitaine de la Taille est légèrement touché sur le dos: mais le capitaine m'assure que la blessure était plus forte au départ; les 130 kilomètres auraient-ils servi d'emplâtre à Louby?

Vers 6 heures et demie l'examen fut terminé, et chacun s'en fut chercher un réparateur repos. C'est avec le vétérinaire en 1er Seurot que je redescendis à Rouen, j'en profitai pour lui demander son opinion :

« Je ne suis, me dit-il, nullement étonné de voir les concurrents en bon état à Rouen, et je suis persuadé qu'au 6e chasseurs, par exemple, tous les chevaux, à deux ou trois exceptions près, auraient pu couvrir les 130 kilomètres en quatorze heures. Quelques-uns ont les membres engorgés, mais demain matin rien n'y paraîtra plus, et à part Hector et Taglio, tous seront au départ. Ces épreuves, raids ou courses de résistance, sont très utiles, elles donnent de précieuses indications sur la valeur des chevaux de notre cavalerie; du reste, on en fait souvent en Allemagne et en Autriche; et puis, cela crée de l'émulation entre officiers et régiments, ce qui, à mon avis, est une excellente chose. Midas est certes de tous les concurrents celui qui est dans le meilleur état; pas la moindre fièvre, battements du cœur réguliers, pas même un léger échauffement des membres; c'est merveilleux et le lieutenant Bausil, — s'il arrive premier, ce qui est très possible, — aura bien mérité un prix spécial ! »

Au contrôle de Pont-de-l'Arche.
Le lieutenant de Saint-Sauveur, du 1er cuirassiers, et son cheval Le Huppé; le pauvre cheval est mort quelques instants après l'arrivée à Deauville.

Le contrôle de Pont-de-l'Arche.
L'arrivée d'un concurrent.

DE ROUEN A DEAUVILLE

A 3 heures du matin, heure à laquelle nous quittons Rouen, la journée s'annonce belle, les étoiles pâlissent dans le ciel qui s'éclaircit. Au moment où le soleil se lève superbe et rougeoyant, nous arrivons au passage à niveau du Grand-Quevilly; les concurrents sont là rangés sur les bas-côtés de la route. Le vétérinaire Seurot examine les trois « douteux » de la veille, Volcan, Homesick et Alain; tous trois sont autorisés à partir, cependant le capitaine Branca préfère laisser Homesick à Rouen, il craint pour lui la fatigue des 85 kilomètres à faire à grande allure. Je demande au lieutenant Bausil s'il a fait un horaire — « Certainement, me dit-il, tenez, prenez-en copie. Vous connaissez le proverbe : Qui veut voyager loin ménage sa monture; je ne m'écarterai guère de mon horaire, peut-être seulement dans les derniers kilomètres, avec la permission de Midas, car quoi qu'il arrive, je tiens à mon cheval et veux qu'il arrive à Deauville aussi frais qu'il est arrivé à Rouen. »

Voici donc l'horaire du lieutenant Bausil:

Grand-Quevilly : départ à 5 h. 20 m.; Bourg-Achard, 22 kilomètres, à 6 h. 30 m.; bifurcation de Colletot-Volletot, 28 kilomètres, à 7 h. 10 m.; Pont-Audemer, 45 kilomètres, à 7 h. 34 m.; Fontainville, 51 kilomètres, à 7 h. 54 m.; Beuzeville, 62 kilomètres, à 8 h. 30 m.; Saint-Benoit, 67 kilomètres, à 8 h. 55 m.; Deauville, 85 kilomètres, à 9 h. 45.

Le lieutenant Bausil s'est si peu écarté de son horaire qu'il est arrivé à Deauville à 9 h. 39 m. 4 s. 2/9. Quant au lieutenant Degorge, il n'a pas établi un horaire aussi complet, il marchera à 18 kilomètres à l'heure pendant les premiers kilomètres en augmentant insensiblement son allure suivant l'état de Puerto; à certains moments il a dû faire

du 20 et même du 22, car il est arrivé à Deauville à 9 h. 36 m. 1 s., étant parti à 5 heures exactement. Le lieutenant de Saint-Sauveur, du 1er cuirassiers, m'apprend qu'il a l'intention de faire la route entière à l'allure du galop, coupé de repos au pas tous les 10 ou 12 kilomètres! Comme je lui exprime mes craintes pour les pieds et les membres de Le Huppé, un hongre de Bay Archer: « Bah! me dit-il, mon cheval est un galopeur, c'est son allure habituelle ».

Et, je me souvenais en effet que, lorsque j'appartenais au 11e hussards, et que le régiment était remonté en tarbais et anglo-tarbais, notre colonel, qui avait de longues années servi en Afrique, n'admettait que le galop comme allure, et que j'avais fait moi-même ainsi sur les routes de la Haute-Saône et de la Haute-Marne de rudes étapes au galop.

Les concurrents tous partis, nous regagnons la gare du Grand-Quevilly, et à ce moment la pluie se met à tomber comme lors de Bruxelles-Ostende, quelques heures de route, et le train spécial nous débarque à Deauville à 8 h. 1/4.

A 12 kilomètres de Rouen.
Le capitaine Maillard du 30e d'artillerie et le capitaine de la Taille, du même régiment.

A DEAUVILLE

Déjà à notre arrivée la foule attend les concurrents; cependant on ne compte guère sur eux avant 10 heures. Voici tout à coup qu'une automobile arrivant à toute allure nous apprend que le premier qu'il a brûlé dans la côte de Saint-Gatien est à cinq minutes, en haut de la côte d'Aguesseau. Sous la pluie qui fait rage, je cours à la côte d'Aguesseau, mais rien! Cela me semblait du reste tellement étonnant, que j'avais eu peine à croire le renseignement donné. J'attends, cinq minutes, dix, rien, un cycliste que j'interroge me dit alors que là-haut, à l'entrée du bois, il y a un cheval mort dans le fossé. Je prends mes jambes à mon cou, et malgré les rafales de pluie et le vent qui souffle avec violence, j'entreprends d'aller à l'endroit indiqué; en effet dans le fossé je trouve Le Huppé étendu et son propriétaire, le lieutenant de Saint-Sauveur essayant, par des piqûres d'éther, de réveiller la pauvre bête; le galop lui a été fatal.

Les automobiles arrivent plus nombreuses, puis des cyclistes, puis quelques sportsmen deauvillais à cheval, le premier ne doit pas être loin; en effet, voici le sous-lieutenant Petit, du 3e cuirassiers, sur Grillon; l'allure est belle et c'est au galop qu'il descend la côte d'Aguesseau; il est suivi à vingt mètres par Degorge sur Puerto; comme je félicite le jeune lieutenant: « C'est navrant, me dit-il, je vais arriver premier, et comme Bausil qui me suit est parti de Rouen vingt minutes après moi, je ne peux rattraper vingt minutes d'ici l'arrivée. C'est un désavantage d'être du premier groupe au départ. » En effet, à cinq minutes, arrive Bausil, à pied, menant par la bride Midas qui a l'air tout guilleret; j'accompagne le favori, qui va être le vainqueur, et Bausil tout en courant comme un vrai lièvre — on ne dirait pas qu'il a fait ainsi environ 40 kilomètres — est tout joyeux: « Quel merveilleux cheval que Midas, me dit-il, regardez-le, est-ce qu'il apparaît qu'il a plus de 200 kilomètres dans les jambes ».

Au pont de la Touques, Bausil remonte à cheval et je saute dans une automobile. Nous dépassons Degorge et Petit qui luttent déjà à 300 mètres du poteau et j'arrive tout juste pour cette sensationnelle arrivée, Puerto est vainqueur de Grillon par une demi-longueur. Tous les entraîneurs, tous les jockeys, tous les propriétaires présents à Deauville sont là et Ruddock me dit: « Ma foi, ils ont fait une plus belle arrivée que s'ils venaient de courir un steeple de 4.500 à Auteuil. »

Bausil avec Midas est sur les talons des premiers, c'est une ovation qui l'accueille, car cheval et cavalier ont l'air de venir d'une promenade. Quel dommage que la pluie n'ait pas discontinué de tomber comme versée à seaux! Successivement, arrivent le sous-lieutenant Gouin, du 2e hussards-sur Irissary, mais c'est tout juste si la bête atteint le poteau, tant elle est fati,

Lt de Ligniville. Capit. de Becdelièvre. Lt Nativelle. Lieut d'Abzac.
Quelques mètres avant l'arrivée au contrôle de Rouen.

L'arrivée au contrôle de Rouen.
Le sous-lieutenant de Cassan de Floyrac, du 6e dragons, qui a fait les derniers kilomètres en menant son cheval par la bride.

guée, il lui faut la cravache et les éperons. Et le défilé se continue. Voici le le lieutenant Allut, du 28e dragons, les capitaines d'artillerie Maillard et de la Taille. Puis, en croirais-je mes yeux, le lieutenant de Saint-Sauveur sur Le Huppé. Les piqûres d'éther ont réveillé la pauvre bête et lui ont donné la force de couvrir encore quelques kilomètres, mais c'est tout. Le Huppé ne peut plus avancer, il faut six hommes pour le conduire à son box où il arrive mourant et, dans une crise violente comme d'épilepsie il meurt. La dose de doping avait été trop forte! En moins d'une heure, vingt-six sur vingt-neuf ont atteint le poteau. Vers midi, deux autres concurrents viennent se faire contrôler; de sorte qu'un seul est resté en route, son cheval s'étant couronné à Beuzeville.

Le service au Tattersall était très mal installé, et il a fallu attendre près d'une demi-heure l'arrivée d'un vétérinaire.

Pauvres chevaux!

Avec Le Huppé, il faut compter une autre mort, celle de Pretty Boy au lieutenant Papin, du 7e dragons.

Etant données les heures de départ, voici le classement général:

Le lieutenant Bausil,

Devant le contrôle de Rouen.
L'aide-vétérinaire Ducrotoy, du 18e dragons, arrive sous une pluie battante.

Le général Debatisse, commandant la division d'infanterie de Rouen et le lieutenant-colonel de Beaufort, du 6e dragons.

sur Midas, en 4 h. 14 m. 45 s., premier ;

2. Lieutenant Gouin, du 2e hussards, sur Irissary, en 4 h. 18 m. ;

3. Lieutenant Allut, du 28e dragons, sur Poète, un demi-frère de Plaisanterie, en 4 h. 18 m. 2 s. ;

4. Sous lieutenant Petit (Grillon), 3e cuirassiers, Vouziers, 4 h. 21 m. 30 s. ;

5. Capitaine Maillard (Miss Dolly), 30e d'artillerie, Orléans, 4 h. 24 m. 46 s. ;

6. Capitaine de La Taille (Louby) 30e d'artillerie, Orléans, 4 h. 24 m. 46 s. ;

7. Lieutenant Degorge (Puerto), 16e dragons, Reims, 4 h. 26 m. 30 s. ;

8. Lieutenant d'Abzac (Scapin), 1er chasseurs, Châteaudun, 4 h. 26 m. 35 s. ;

9. Capitaine de Becdelièvre (Feu de Joie), 1er chasseurs, Châteaudun, 4 h. 26 m. 36 s. ;

10. Lieutenant de Bourbon-Busset (Gaston), 7e dragons, Fontainebleau, 4 h. 28 m. ;

11. Lieutenant de Saint-Sauveur (Le Huppé) 1er cuirassiers, Paris. 4 h. 31 m. ;

12. Lieutenant Papin (Pretty Boy), 7e dragons, Fontainebleau, 4 h. 32 m. ;

13. Lieutenant Nativelle (Fabiola), 4e hussards, Alençon, 4 h. 48 m. ;

14. Sous lieutenant de Royer (Icane), 1er chasseurs, Châteaudun, 4 h. 48 m. 1 s. ;

15. Lieutenant Gayet (Volcan), dragons, école supérieure de guerre, Paris, 4 h. 51 m. ;

16. Sous-lieutenant Zerbini (Epicure), 2e cuirassiers, Paris, 4 h. 52 m. ;

17. Lieutenant Wallace (Italia), 6e dragons, Evreux, 4 h 56 m. ;

18. Lieutenant de Ligniville (Latium), 2e hussards, Senlis, 5 h. 3 m. ;

19. Lieutenant Thomine-Desmazures (Archet), 6e dragons, Rouen, 5 h. 8 m. ;

20. Sous-lieutenant de Cassan Floyrac (Genèse), 6e dragons, Evreux, 5 h. 12 m ;

21. Lieutenant Barbier Sainte-Marie (Gabelou), 8e hussards, Verdun, 5 h. 12 m. 50 s. ;

22. Capitaine Loos (Salvator), 2e hussards, Senlis, 5 h. 12 m. 51 s. ;

23. Aide-vétérinaire Ducrotoy (Titan), 18e dragons, Melun, 5 h. 14 m. 15 s. ;

24. Capitaine Carrez (Hidalgo), 6e chasseurs, Rouen, 5 h. 17 m. 5 s. 4/5 ;

25. Lieutenant Petiet (Emir), 6e dragons, Evreux, 5 h. 19 m. 16 s. ;

26. Lieutenant d'Yversen (Bille), 6e dragons, Evreux, 5 h. 19 m. 17 s. ;

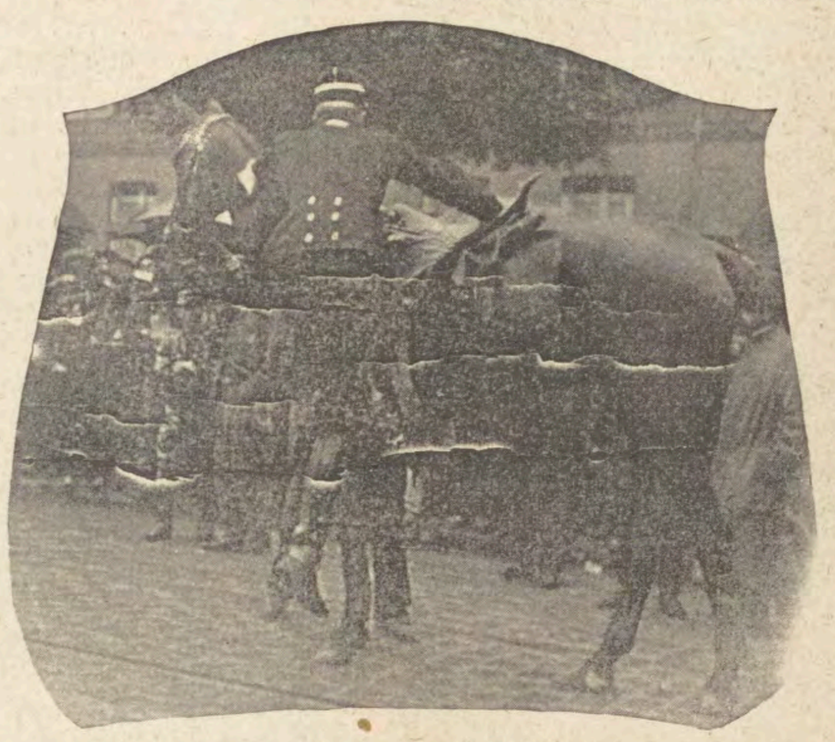
27. Lieutenant Marquer (Alain), 4e hussards, Meaux, 5 h. 40 m. ;

28. Capitaine Florentin (Grand Duc), 6 h. 54 m. ;

Le lieutenant Degorge, bien qu'arrivé premier à Deauville, n'est classé que septième, ayant mis 4 h. 26 m. 30 s. pour couvrir les 85 kilomètres.

Le vainqueur, M. Bausil, avec son cheval Midas, demi-sang né en 1892, était déjà lauréat du prix de l'Etrier, en 1902 et de la course Sedan-Bruxelles-Sedan, 400 kilomètres, en 49 heures. Il a effectué les 85 kilomètres, de Rouen à Deauville, en 4 h. 14 m., soit une moyenne d'un peu plus de 20 kil. à l'heure ce qui est très remarquable. On se demande ce qu'on doit le plus admirer, de l'endurance du cavalier ou de celle du cheval, car M. Bausil, en véritable homme de cheval, a compris que le mérite de sa victoire, sa signification, seraient beaucoup amoindris, s'il arrivait avec un animal fourbu, forcé comme une bête de chasse, et le brave Midas a reçu en route tous les soins imaginables ; son cavalier usant des trois allures, pas, trot et galop, a fait au pas gymnastique les fortes montées du parcours, et, au dire de ses concurrents, la solidité des jarrets de M. Bausil a fait pour sa victoire autant que celle des membres de son cheval.

Le Contrôle de Rouen.
Les officiels et la Presse attendent l'arrivée des concurrents,



A l'arrivée à Rouen.
Le lieutenant Petit, du 3e cuirassiers, montant Grillon, descend de son cheval.

LE LENDEMAIN DU RAID

Au lendemain du Raid, la Commission technique s'est réunie au Tattersall de Deauville pour l'attribution des récompenses car, avec juste raison, puisque les conditions de campagne n'étaient pas observées, il était nécessaire de ne donner des récompenses qu'aux chevaux et cavaliers arrivés en bon état. En campagne, si un officier doit porter un ordre à 85 kilomètres, qu'importe que le cheval succombe pourvu que l'ordre arrive à destination, mais les conditions n'étaient pas les mêmes et autant que possible, les concurrents devaient arriver de façon que leurs montures pussent encore faire leur service. Le cheval du lieutenant Papin, Pretty Boy, est mort d'un accident dont ne pouvait certainement pas se douter son cavalier ; mais Le Huppé, au lieutenant de Saint-Sauveur, a dû sa fin terrible — j'en appelle à ceux qui étaient présents — au trop grand désir du lieutenant d'arriver premier. Les injections d'éther lui ont été fatales ; ces petites fantaisies seraient permises en temps de guerre, mais pas pour un raid qui, bien que sous le patronage du ministre de la Guerre, était en somme organisé par un journal.

Midas, bien que d'un modèle plaisant, ne paye pas de mine, aussi la Commission lui a-t-elle préféré Gaston au lieutenant de Bourbon-Busset, du 7e dragons, et a attribué à ce dernier le prix offert à l'officier dont la monture était dans le meilleur état. Si j'avais eu voix

Le vétérinaire en 1er Seurot, du 6e chasseurs, examine le cheval du lieutenant Petit, au 3e cuirassiers,

Au Quartier du 6e chasseurs à Rouen.
Le lieutenant Petit fait boire Grillon.

La Commission technique examine Midas, au lieutenant Bausil.

UN ACCIDENT SUR LA ROUTE

Alain, au lieutenant Marquer, du 4e hussards, s'est déferré. Heureusement, à proximité se trouve un brave maréchal ferrant qui s'est mis à la disposition de l'officier, lequel a pu ainsi terminer le parcours.

au chapitre, c'est à Latium, au lieutenant de Ligniville, du 2e hussards, que j'aurais donné le prix; car la bête était dans un état de santé superbe. — Est-ce que, par hasard, la légère n'aurait pas trouvé grâce devant une commission exclusivement composée de dragons ou d'anciens cuirassiers? Non, n'est-ce pas? Bausil méritait tous les honneurs, toutes les gloires; le 28e dragons si bien représenté dans le Raid par le capitaine Branca et les lieutenants Bausil et Allu, est très digne du magnifique challenge dû à la générosité de M. Jean Stern.

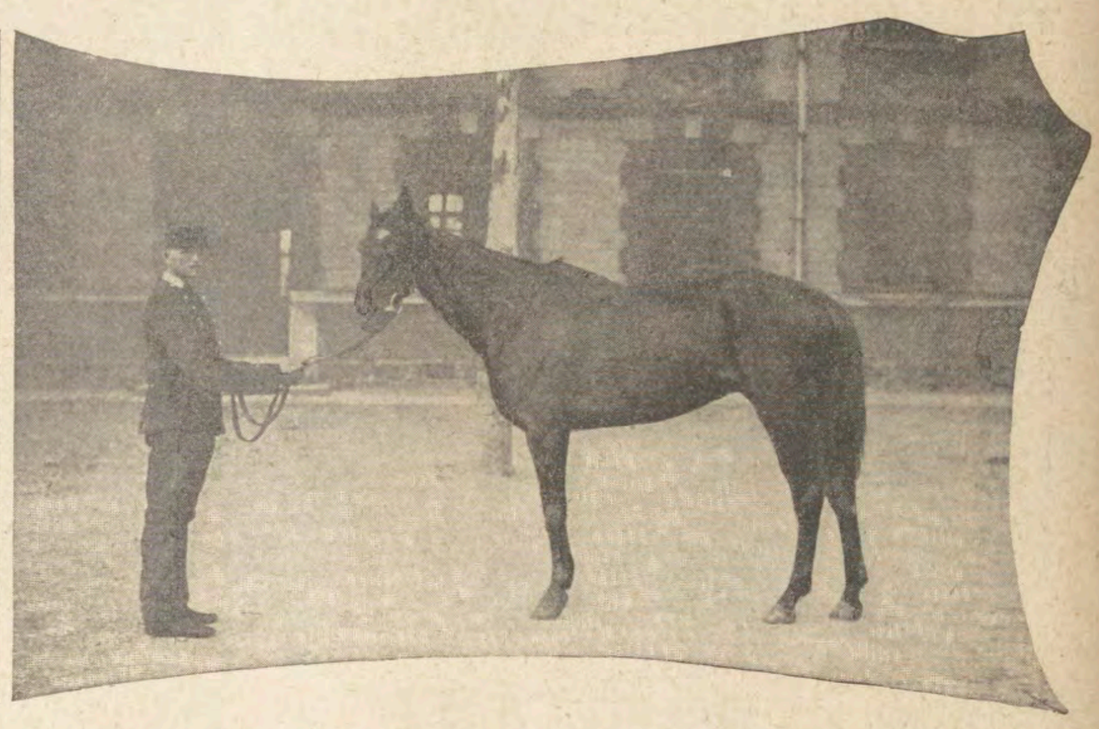
Mais si j'osais élever la voix, ce serait en faveur de la légère; ah! quand on a appartenu cinq ans aux Bercheny! quand on a porté le dolman bleu, on a un faible pour son vieux régiment, je le sais. J'ai applaudi Bausil, j'ai ovationné Degorge, ce jeune camarade, aux débuts duquel j'ai assisté, mais quand j'ai vu arriver au bas de la côte d'Aguesseau le sous-lieutenant Gouin du 2e hussards, mon cœur a battu et j'ai crié : « Vive la légère! Bravo, le 2e de l'arme! »

Un prix spécial auquel on ne peut qu'applaudir a été décerné au capitaine de la Taille, du 30e d'artillerie, auquel Louby, classé 6e, appartient depuis 1895.

Et Degorge, arrivé le premier à Deauville, a presque disparu; si son arrivée, sa lutte pour la première place a été sensationnelle, le lendemain il rétrogradait au 7e rang, étant parti avec le premier groupe, c'est-à-dire 20 minutes avant Bausil, une demi-heure avant Gouin. Voilà la faute de ces départs échelonnés; sur une route, il est difficile de donner le départ à 29 cavaliers; mais pourquoi n'avoir pas choisi un autre lieu que le passage à niveau de Petit-Quevilly? Le Champ de Mars, ou le terrain de manœuvres du 6e chasseurs, se prêtaient à merveille à un départ en ligne...

Le vétérinaire Seurot constate que Midas, au lieutenant Bausil, n'a point la moindre fièvre.

Le lieutenant Marquer, du 4e hussards, donne des soins à son cheval Alain, très fatigué et classé parmi les partants douteux du lendemain; il est parti néanmoins, mais n'est arrivé que 27e.



Puerto, au lieutenant Degorge, du 16e dragons, arrivé 1er à Deauville, mais classé 7e, étant parti de Rouen 20 m. avant le lieutenant Bausil.

(Puerto est le gagnant, cette année à Auteuil, du Prix de Tananarive, steeple-chase militaire hors série.

CE QUE PROUVE LE RAID PARIS-ROUEN-DEAUVILLE

Que faut-il penser de la chevauchée accomplie par 29 officiers, montant des chevaux de leurs régiments? Qu'il y a dans nos régiments de cavalerie des chevaux de choix capables de fournir une étape de 130 kilomètres suivie d'un raid de 85 kilomètres après un repos de 19 heures? M'est avis que beaucoup en étaient persuadés. Qu'un cheval ne résiste pas à quatre reprises de galop de 20 kilomètres? C'était plus que probable. Alors? Je cherche la conclusion, l'utilité réelle, comme l'utilité de la course Bruxelles-Ostende. Combien je préfère au point de vue purement sportif le raid Sedan-Bruxelles Sedan, du lieutenant Bausil; le raid du capitaine Spielberg, de Sarrebruck à Rome; celui des officiers du 26e dragons, 205 kilomètres en 24 heures.

Tant que l'on fera une course, il y aura une émulation fatale à certains concurrents. L'attrait du prix, la gloire d'arriver premier, transformeront toujours une épreuve de ce genre en une course. Ah! s'il s'était agi de 5 ou 600 kilomètres en plusieurs jours, c'eût été une autre affaire, mais quand la victoire est au bout de la première journée, c'en est fini des horaires, établis à l'avance, du calme que l'on s'était promis! Et c'est justement cet horaire et ce calme qui ont fait triompher le lieutenant Bausil. Je le vois encore au départ, calme comme s'il allait commander l'école de peloton, me dire : « On pourra me dépasser, on pourra me brûler, je ne me départirai pas de mon horaire. »

Bausil a fait une erreur dans Bruxelles-Ostende, qui fut une leçon pour lui; avant de prendre part à l'épreuve, il avait essayé sa jument Mante avec Jobourg, un pur sang que montait le maréchal des logis Peynaud, de son régiment. Jobourg avait couvert 100 kilomètres en 4 h. 15 m. et 132 kilomètres (distance de Bruxelles-Ostende) en 7 heures après un accident il crut pouvoir soutenir une vitesse de 23 kilomètres à l'heure. C'est possible, sur 80 ou 100 kilomètres, mais impossible une fois que l'on dépasse cette distance. Du reste, le lieutenant Madamet, vainqueur de Bruxelles-Ostende, a bien marché jusqu'à 100 kilomètres à des vitesses de 21 kilom. 900, 18 kilom. 800 et 23 kilom. 800 jusqu'à 100 kilomètres, après il est tombé à 14 kilom. 700.

En somme, Midas, qui a couvert 85 kilomètres en 4 h. 39 m. a déjà mieux fait dans sa carrière; dans Bruxelles-Ostende, Mante, au même officier, avait couvert les 100 kilomètres en 4 h. 29 m. et le lieutenant norvégien Smith Kieland avec un demi-sang, Frizzles, en 4 h. 21 m. Frizzles, est arrivé au 132e kilomètre en 7 h. 55 m. Quant à Mante elle a trouvé la mort au 115e kilomètre.

Je sais que les concurrents de Bruxelles-Ostende n'avaient pas couvert 130 kilomètres la veille, mais ces 130 kilomètres — que j'aurais voulu voir scindés en

Le Départ de Rouen.

Les concurrents partant de Rouen (exactement au passage à niveau de Petit-Quevilly). Ils partent par groupe de 6 ou 8. Le groupe photographié est celui qui comprenait les capitaines Maillard et de la Taille de l'artillerie, de Becdelièvre du 1er chasseurs, d'Abzac du 1er chasseurs, sous-lieutenant de Royer du 1er chasseurs, Gouin du 2e hussards; ce dernier, arrivé 4e à Deauville, a été classé 2e.

M. Causse, vétérinaire en 1er au 4e hussards. — M. d'Ideville. — Ct Lasieu ve-Desbrières.

Lieutenant Bausil

LE LIEUTENANT BAUSIL ET *MIDAS* A DEAUVILLE, DEVANT LA COMMISSION TECHNIQUE

Au Poteau !

Le lieutenant Bausil, à franche allure sur Midas, arrive troisième au contrôle final; mais, étant parti avec 20 m. de retard, il est classé 1er, ayant couvert les 85 kilomètres en 4 h. 14 m. 39 s., en avance de 6 minutes sur son horaire.

A cent mètres du poteau

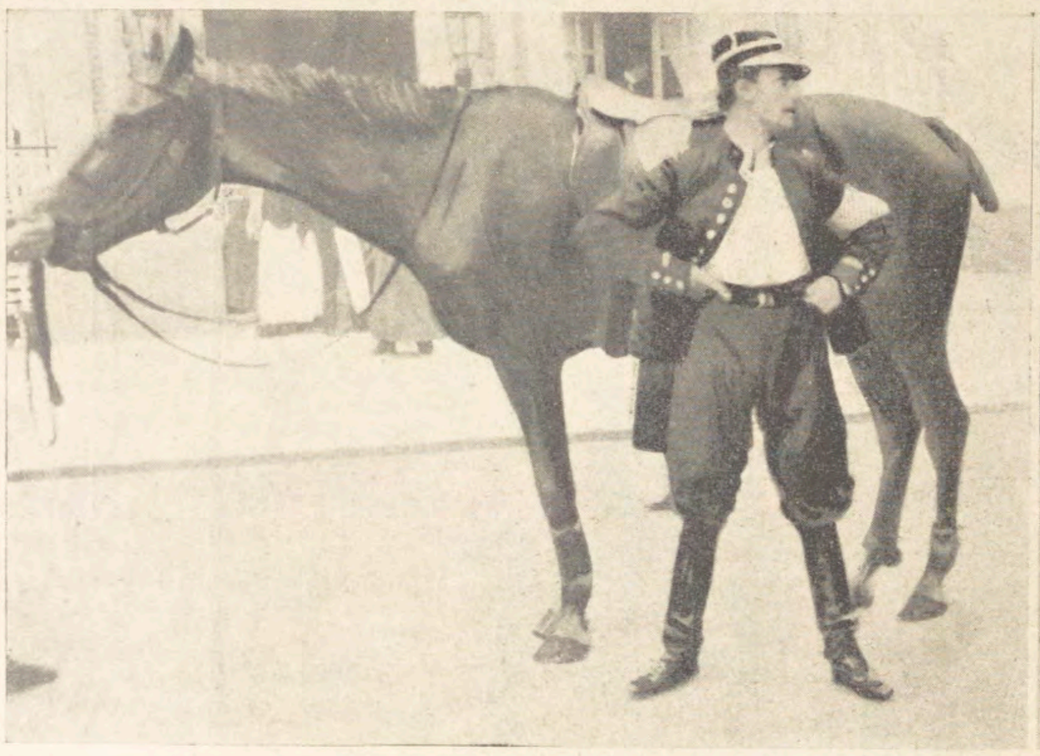
Le lieutenant de dragons Gayet, de l'état-major (Ecole de Guerre), sur Volcan, au tournant de la terrasse de Deauville.

Atteignant le but!

Le capitaine Maillard, du 30e d'artillerie, auquel la rafale a enlevé son képi, fait son entrée au contrôle, monté sur la vaillante Miss Dolly, une lauréate fameuse des concours hippiques, gagnante du Championnat en hauteur de Rouen.

Vingt mètres avant le poteau

Le lieutenant de Saint-Sauveur a pu, grâce à des injections d'éther, remettre sur pied son cheval Le Huppé tombé d'épuisement à 5 kilomètres de Trouville; il a pu se classer 11e, mais son cheval est mort quelques minutes après l'arrivée.



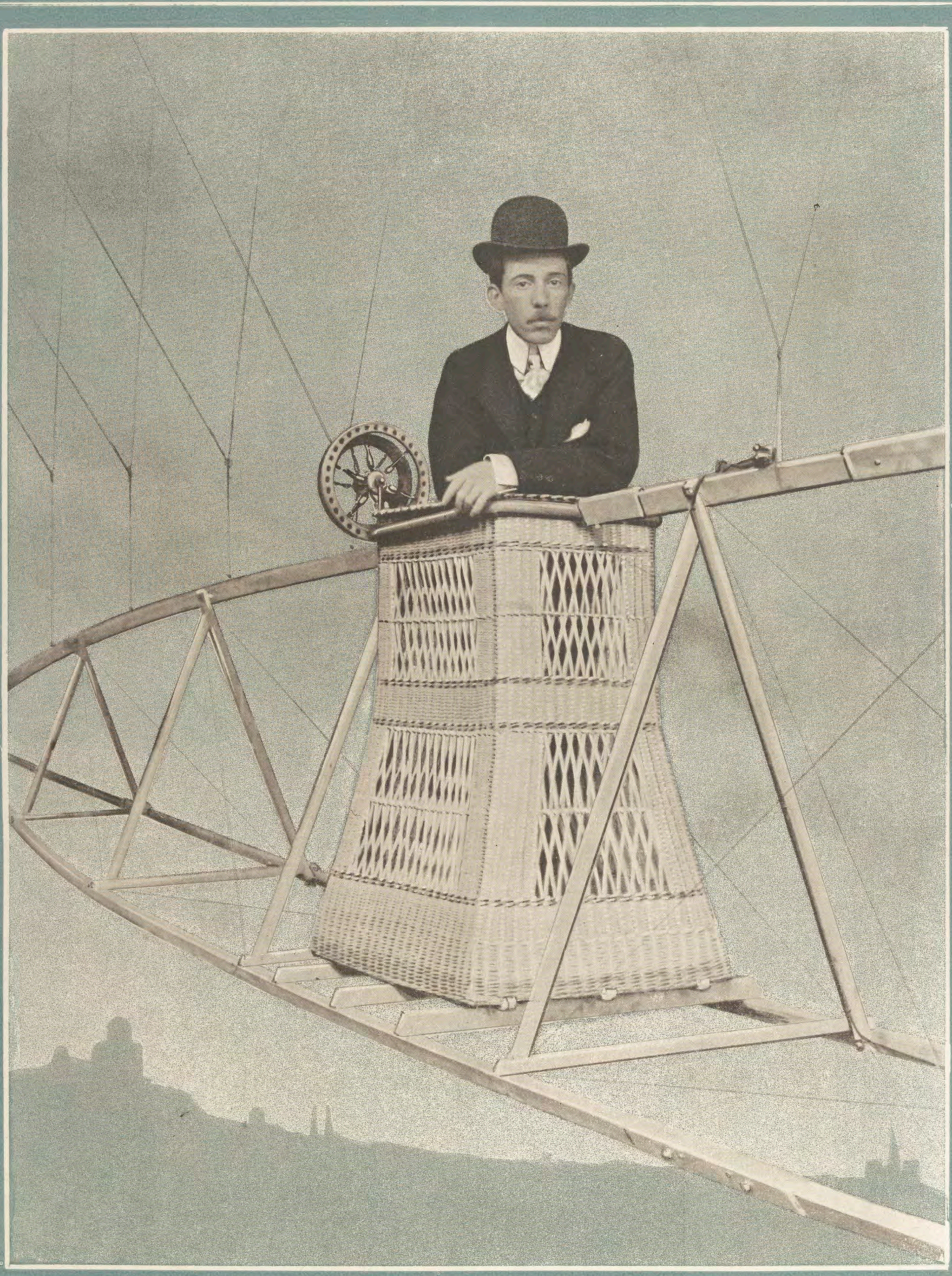
Après la victoire.

Le lieutenant Petit, du 3e cuirassiers, avec son cheval Grillon devant la terrasse du Grand Hôtel de Deauville, regarde l'arrivée du lieutenant Allut, du 28e dragons, qui le fera descendre encore d'une place; arrivé 2e après une lutte émouvante sur le poteau avec le lieutenant Degorge, il n'est plus au classement que 4e.

La dernière étape.

Le Huppé, qu'un doping a fait arriver au poteau, est emmené, poussé jusqu'au Tattersall. La pauvre bête n'y tarde pas à mourir après une véritable crise épileptiforme, causée par un doping trop violent.

LES ARRIVÉES A DEAUVILLE



SANTOS-DUMONT

Le détachement du 6e dragons d'Evreux chargé du service d'ordre à Deauville

Le Grand-Hôtel de Deauville, occupé par la force armée.

deux étapes — étaient une marche d'entraînement un peu longue et j'avoue n'avoir pas très bien compris son utilité.

J'aurais dit aux officiers : « Vous partez de Paris, il s'agit d'atteindre la Terrasse de Deauville, où vous attend une réception enthousiaste, marchez à l'allure que vous voudrez, mais comme nous ne sommes pas en temps de guerre, vous vous arrêterez 12 heures à Vernon, et 12 heures à Rouen; dans ces deux villes, des contrôles avec postes de secours seront établis; à 10 heures exactement, on sonnera au quartier de Vernon comme au quartier de Rouen le « En selle » et le premier arrivé à Deauville sera le vainqueur; quant à ceux qui laisseront leurs chevaux en route, ils en sont responsables. »

C'eût été le vrai raid militaire de temps de paix, le raid utile.

Très certainement, au point de vue de l'instruction de la troupe et de l'endurance des chevaux, le raid militaire de Vichy a prouvé beaucoup plus.

Seydlitz, un des plus illustres entraîneurs d'hommes de l'Allemagne a pu écrire : « L'école de casse-cou est pour le cavalier la véritable, la seule école de guerre », et il encouragea les raids mais non point les courses sur routes.

Ce qui est à remarquer aussi, c'est que parmi les chevaux qui ont pris part à l'épreuve, aussi bien ceux restés en route que ceux arrivés au poteau, c'est que tous auraient pu être primés dans un concours de chevaux de selle. Les officiers n'ont présenté que de réellement beaux chevaux, d'une taille un peu supérieure à la moyenne : à peine deux ou trois faisaient moins de 1m,60 au garrot. Un des grands marchands de chevaux de Paris, venu pour faire des achats en Normandie, assistait avec moi au défilé des vainqueurs le lendemain du raid; d'après lui, les meilleures montures étaient celles des dragons et des cuirassiers, « certainement, me disait-il, ces bêtes-là ont une valeur commerciale d'au moins 3.000 francs. » Cela d'ailleurs, n'a rien d'étonnant, car la remonte achète souvent 1.500, 1.800 et 2.000 francs des chevaux de tête qui vaudraient bien le double dans le commerce s'ils étaient plus âgés et d'un dressage plus complet. Dans toutes les armes, les chevaux accusaient beaucoup de sang; parmi les arrivés, nombreux étaient même les pur-sang; de leur côté, les demi-sang se sont très bien comportés et ont aussi bien figuré.

Une douche bien gagnée après 215 kilomètres.

CONCLUSION

Quelle conclusion pratique tirer du raid Paris-Rouen-Deauville? Aucune que nous ne connaissions déjà. En effet, pur-sang et demi-sang se sont trouvés à l'arrivée avec des origines inconnues. Midas est un de ces derniers, Irassary est un pur-sang, Poète un pur-sang, Miss Dolly une demi-sang, Puerto un trois-quart de sang.

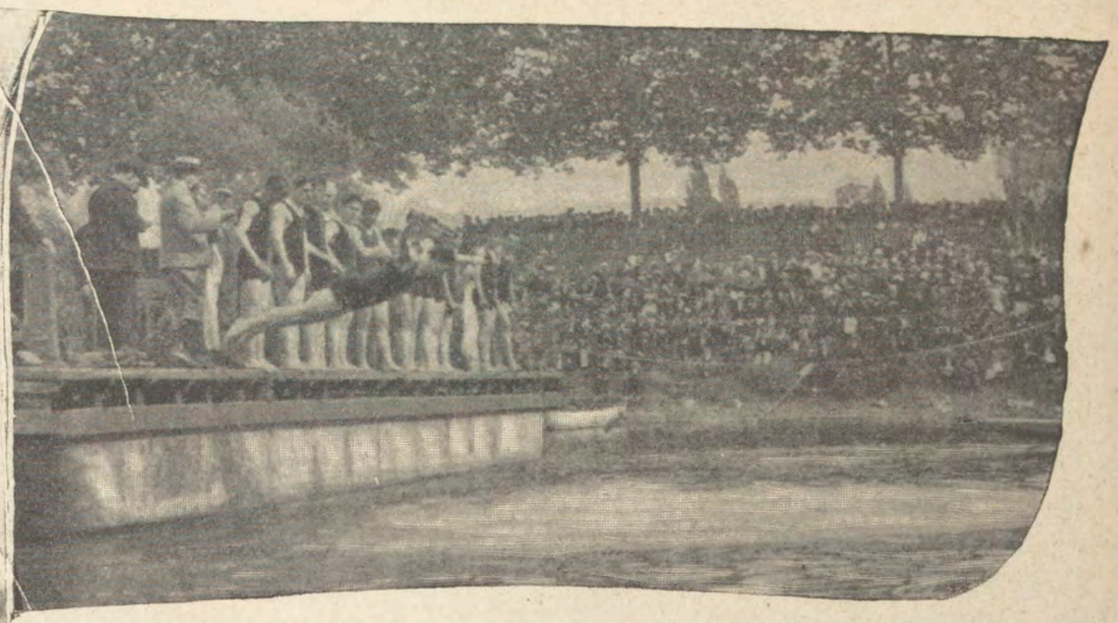
D'autre part, nous savions par l'expérience Bruxelles-Ostende, que l'entraînement, la méthode dans le train, sont des facteurs essentiels de la réussite. Le cavalier doit connaître le train maximum que son cheval peut soutenir sans fatigue, et n'atteindre même cette limite qu'en cas de force majeure. Il est nécessaire de maintenir son cheval au-dessous de ce qu'il peut donner, de façon à ce que dans les derniers kilomètres, il puisse fournir un effort si on le lui demande. Le lieutenant Bausil, qui pratique les raids et les courses de résistance, connaît son Midas admirablement, il sait ce dont il est capable, et je suis persuadé — il me l'a dit, du reste — que si plusieurs concurrents l'avaient dépassé et qu'il lui eut fallu un trop grand effort pour les rattraper, il n'aurait nullement essayé, car le surcroît de fatigue et de dépense d'énergie qu'il aurait imposé à Midas lui eut peut-être été fatal.

Pour des parcours durs, pour des courses de résistance, il est indispensable d'avoir des chevaux de bons pieds et de membres tout à fait sains, car la fatigue se manifeste d'abord et plus violemment sur les parties de l'organisme sujettes à caution. Du reste, nous aurons l'occasion de revenir sur cet intéressant sujet, à propos du raid de la *Vie au Grand Air*, pour chevaux attelés et montés, que nous avons annoncé quinze jours avant qu'il ne fût question de l'épreuve Paris-Deauville.

PAUL MÉGNIN.

Le lieutenant Bausil faisant exécuter le pas espagnol à Midas le lendemain de l'arrivée.

Le plongeur Vaissade piquant du haut du pont de Puteaux.



Le départ du Prix Dubonnet (200 m. handicap gagné par Jolivet (Libellule).

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE NATATION

*Les Championnats du monde de natation ont été disputés les samedi et dimanche 15 et 16 août, dans le bassin de Puteaux. Organisés sous le patronage de l'*Auto, *avec un soin et une diligence inconnus jusqu'à ce jour dans ce genre d'épreuve, ils avaient attiré un nombre de spectateurs se chiffrant par plusieurs milliers, et réuni un nombre considérable d'engagés, de Paris, des départements et de l'étranger. Nous assistons, en ce moment, grâce à l'activité de quelques sportsmen, qui s'intéressent à ce sport, à un développement considérable de cet intéressant exercice athlétique. Nos lecteurs seront donc heureux de trouver ici la splendide documentation photographique que nous nous sommes assurée sur ce grand événement sportif.*

◆ ◆ ◆

Sitôt qu'on parle aux enfants de barboter dans l'eau, sitôt qu'on annonce une course aux canards, enfants et grandes personnes semblent prendre à ces plaisirs aquatiques un plaisir énorme, et cependant on se plaint en France que la natation ne marche pas.

De nos grands établissements de bains — et il y en a peu, notez-le, — à peine quelques-uns sont fréquentés assidûment ; et l'on dirait volontiers que le Français, qui semble aimer

Meneveux et Pentat au water-polo.

Les concurrents avant la finale du championnat.

Jarvis, champion du monde, le « Jacquelin » anglais de la natation.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE NATATION — LE DÉPART DE LA FINALE

Après des séries éliminatoires disputées la veille, la finale du Championnat du monde a été nagée dimanche après-midi. L'anglais Jarvis, grand favori, a fini premier, couvrant les 500 mètres en 8 m. 33 s. 3/5, devant Curven, anglais, et Clévenot, français.

l'eau, de loin, redoute quelque peu d'y plonger autre chose que ses mains, ses pieds, et le bout de son nez, et l'on songe assez tristement que peut-être la caricature sanglante de Forain a quelque fond de réalité, où il nous a montré un brave rond-de-cuir, imposant et grotesque, prononçant, adossé à une cheminée :

— Moi! j'ai l'habitude de prendre un bain par an... Un bain... dans une baignoire... s'entend encore, car pour la pleine eau, il n'y faut guère songer !

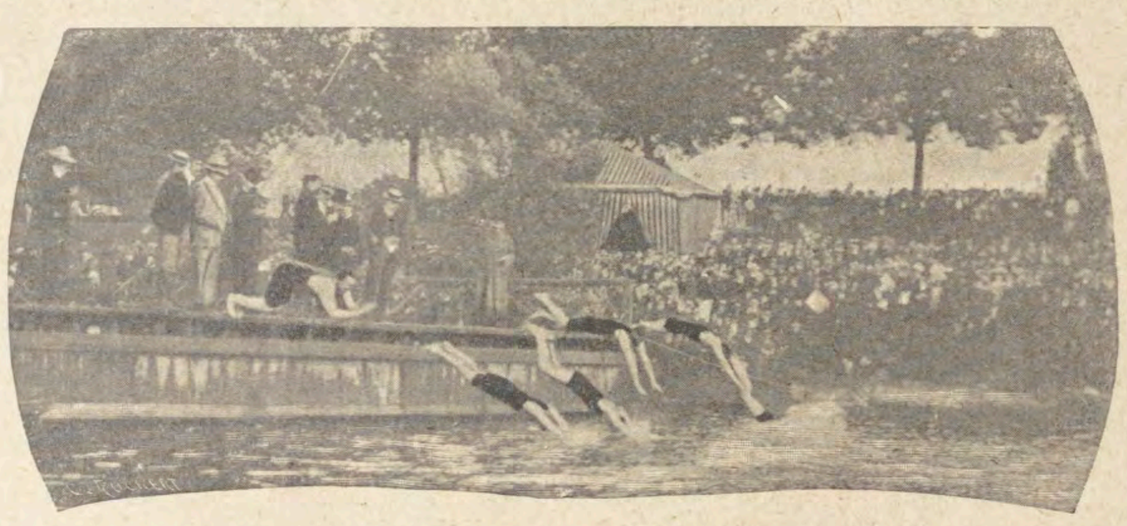
Moebs, dont il est impossible de ne pas prononcer le nom sitôt qu'on parle des championnats de natation de cette année, Moebs est venu nous conter tout cela, navré, à la *Vie au Grand Air*. Il nous a dit le peu d'enthousiasme de nos compatriotes, à pratiquer la natation. Il nous a dit, aussi, les tentatives faites de tous côtés pour la développer. Il nous a rappelé l'histoire aussi comique que réelle des marins de l'Etat, qui ne redonneraient pas un coup de badigeon à un navire sans être entourés d'une ceinture de sauvetage — instrument non seulement ridicule, mais encore — entre nous — particulièrement propre à vous aider à vous noyer, en cas de besoin, ou même sans besoin. Il ne faut pas ignorer, en effet, que si la ceinture de sauvetage n'est pas disposée parfaitement sous les épaules, si elle affleure plutôt au bassin, il se produira, en cas de chute inopinée dans le liquide, l'effet exactement contraire de celui qu'on attendait. Le poids de la tête, dont la densité est supérieure à celle du corps, entraînera, le nez au fond, le plongeur involontaire. Mieux vaut donc savoir se tirer tout seul du fatal bouillon, et je ne suis pas fâché d'avoir, à l'occasion, rappelé ce petit fait à ceux qui l'ignorent ou l'ont oublié. Ils en feront autour d'eux un argument nouveau pour la propagation de la natation, comme exercice sportif, salutaire, dans tous les sens du mot.

Il y a eu, samedi et dimanche, plus de 10.000 personnes qui se sont dérangées pour assister aux Championnats de natation. Il n'en est pas une peut-être qui ne se soit passionnée, tantôt sous un soleil de plomb, tantôt sous une rafale de pluie, pour l'effort incessant de ces athlètes dont l'energie ne s'aperçoit pas, ne s'exprime pas par des mouvements extérieurs, c'est-à-dire, parfois, en gestes à effet, en mouvements théâtraux pour épater la galerie; il n'y en a pas une qui ne se soit attachee à démêler sous l'onde, au sein de laquelle il se produit, le travail énorme de persistance, de volonté et d'adresse auquel se livrent tous les athlètes de l'eau. Et presque toutes ont compris. Elles ont applaudi Jarvis qu'on a baptisé « le Jacquelin anglais de la natation », non parce qu'il passait le poteau le premier, mais parce qu'elles comprenaient la lutte terrible qui se livrait entre lui et ceux qu'il vainquait; et ces luttes dans l'eau sont d'autant plus belles qu'elles sont plus mystérieuses; du nageur, on ne voit que la tête, et c'est sur elle, et elle seule, qu'on peut voir se refléter l'état physique du concurrent. En marche, en course, en bicyclette, tout l'être de l'individu exhale la force ou la fatigue; en natation, la tête est le seul critérium de la « forme d'un concurrent ». N'y a-t-il pas là, vraiment, quelque chose encore qui distingue la natation des autres sports, en fait un sport d'une autre nature que les autres, avec les mêmes qualités physiques, mais avec, en plus, ce petit peu, ce beaucoup d'intellectualité qui l'exige et de l'athlète qui doit sans cesse éviter le danger, et du spectateur qui, lui, doit sans cesse faire un effort pour deviner et prévoir ce que va faire un concurrent?

Et c'est pour cela, peut-être parce que ce sport exige une dépense d'intelligence, parce que les variantes en sont amusantes, spirituelles, si j'ose dire, comme la course aux canards, le beaupré, le water-polo, qu'il amuse autant le public; c'est pour cela peut-être aussi qu'on le pratique peu, parce que bien des gens le jugent dangereux. Mais on y viendra, patience! Quelques réunions de natation comme celle à laquelle nous avons assisté l'autre jour l'y pousseront énergiquement. C'est ce qu'il faut souhaiter ici.

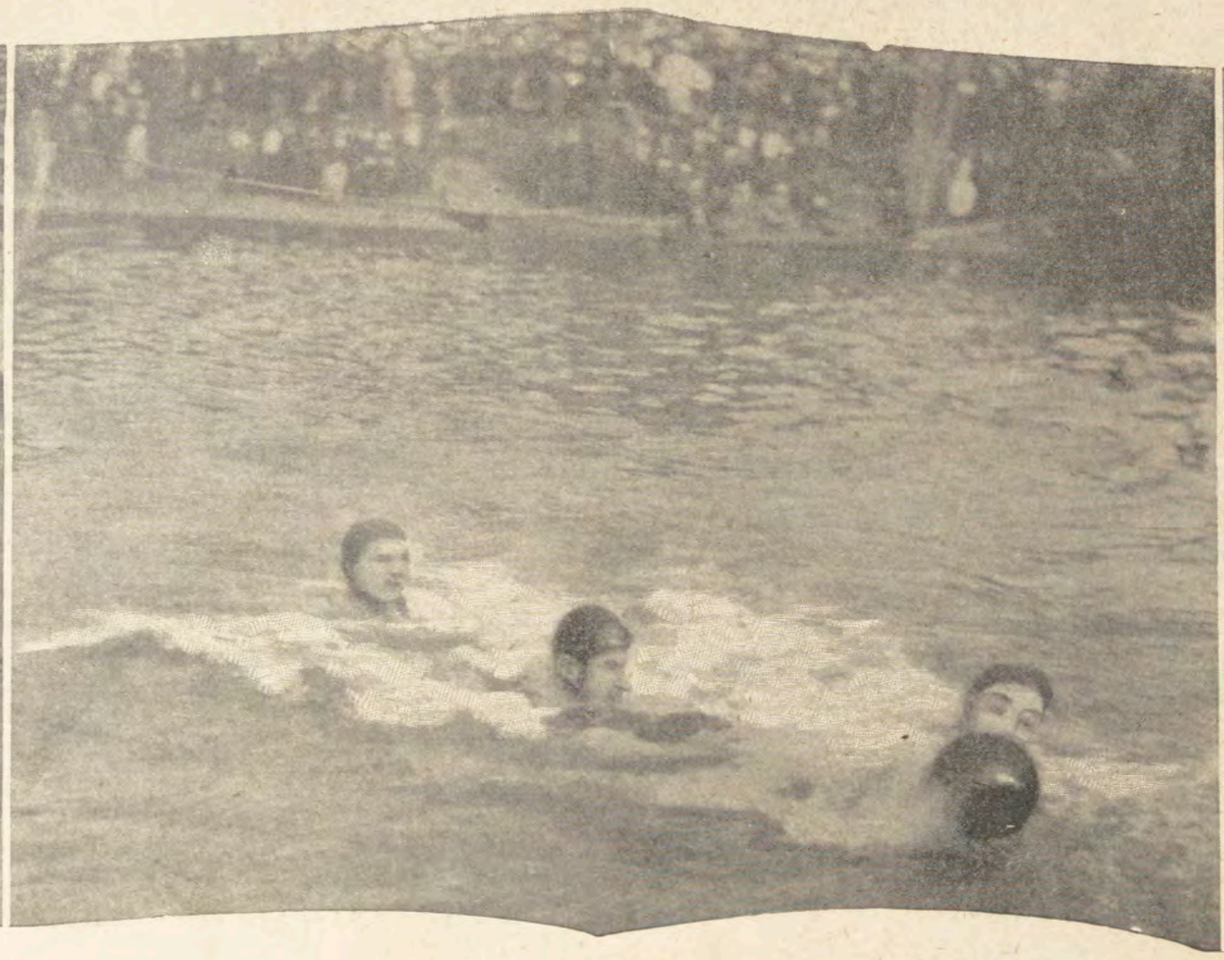
JACQUES FOURVIÈRES.

Notre confrère Léon Manaud, faisant l'appel des concurrents du Championnat du Monde de Natation,



Le départ du Championnat des Vétérans (500 m) gagné par Burgess

Le gardien du but, Perlier.



Le match du Water-Polo. — Un dubbling.

Burgess, champion des Vétérans

Alpha, à M. W. K. Vanderbilt — *Quo Vadis*, à M. Ed. Blanc. — *Caïus*, à M. Ed. Blanc. — *Nordenskjold*, au comte H. de Pourtalès. — *Vieux Paris*, à M. P. Aumont. — *Camisole*, à M. P. Aumont. — *Shebdiz*, à M. A. Merle

Le défilé des concurrents du Grand Prix de Deauville (40.000 francs, 2.600 mètres).

LES COURSES

Sur la Côte Normande

LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE

Quel triste temps sur la côte normande! Pluie, rafale, tempête! rien n'a manqué; et cependant il y eut presque la foule des grandes journées sportives. Les trains spéciaux, organisés par la Compagnie Internationale des Wagons-lits et la Compagnie de l'Ouest, et, malgre une mer démontee, les paquebots du Havre, avaient amené un fort contingent de sportsmen parisiens qui préfèrent après chaque journée de courses rentrer à Paris ou regagner le Havre, plutôt que de se faire écorcher vifs par les hôteliers de Trouville.

✣ ✣ ✣

Quelques-uns des meilleurs représentants de la génération de trois ans se sont mis en ligne dans le Grand Prix de Deauville: Caïus et Quo Vadis, les triomphateurs du printemps; Alpha, le vainqueur du Grand Prix de Vichy; Vieux Paris et Camisole, très honnêtes représentants d'une écurie souvent victorieuse; Nordenskjold qui, d'après le jugement porté par lui dans son écurie, n'avait point donné sa mesure, et enfin Shebdiz, gagnant du Prix de Beauvais et représentant la forme publique.

C'est Shebdiz qui a gagné; mais cette victoire — un peu escomptée, étant donnée la récente mauvaise course de Caïus — est due en très grande partie au jockey Shields, qui a littéralement porté Shebdiz au poteau, après avoir usé d'une tactique excellente, ne s'étant point laissé prendre au train sévère et ultra-vite mene par Caïus dans la première partie du parcours. Il faut dire aussi que Shebdiz a beaucoup progressé depuis ce printemps et E. Flatman l'avait amené en condition superbe. D'espèce | un peu commune, ce fils de Kosroës et de Sébastienne, remonte au sang de Cambyse, et l'on se souvient que les Cambyse s'améliorent avec l'âge. Il est né au haras de Barbeville, chez le baron Foy; sa mère, Sébastienne, provient de l'élevage de Cheffreville, deux studs qui ont produit de grands vainqueurs. Tout a concouru pour faciliter la victoire de Shebdiz: la monte excellente de Shields, l'avantage de poids et la pluie qui avait alourdi le terrain. M. Merle, le sympathique propriétaire du vainqueur, a été très vivement félicité; son écurie est de création assez récente, et avec un tout petit effectif il a su se classer très honorablement en très peu de temps.

Caïus, ainsi qu'il était aisé de le prévoir, a tenté de s'échapper. Il a réussi à mettre un certain intervalle entre le peloton et lui, Alpha et Nordenskjold étant ses suivants immédiats, et Quo Vadis fermant la marche. Jusqu'en face, tout sembla aller bien pour Caïus, car il restait détaché, pendant que ses rivaux étaient poussés pour le suivre, mais au tournant du chemin de fer, les choses changeaient brusquement d'aspect. Nordenskjold et Shebdiz dépassaient Alpha et Shebdiz se detachant du poulain de Martinvast, rejoignait Caïus qui se rendait aussitôt. Shebdiz, du coup, avait la course à sa merci et malgré tous les efforts de Nordenskjold, il l'emportait dans un canter. Tout à la fin, Vieux Paris enlevait la troisième place. Caïus et Quo Vadis ont perdu leur forme; le premier, après avoir mené le train, a lâché brusquement, le second n'a existé à aucun moment. Quant à Alpha, qui a fait une excellente course, il a comme excuse les fatigues de son déplacement à Vichy et aussi un léger accident qui lui était arrivé la veille à l'entraînement. Nordenskjold, qui a pris l'accessit derrière Shebdiz, s'est montré pour sa part en grand et réel progrès depuis sa dernière course dans le Prix Hocquart; certainement, le cheval du comte de Pourtalès fera mieux encore, et on peut s'attendre à le voir gagner prochainement; il a justifié, malgré la monte de O'Connor, qui ne lui convient guère, la bonne opinion que son excellent entraîneur W. Webb a toujours eue de lui.

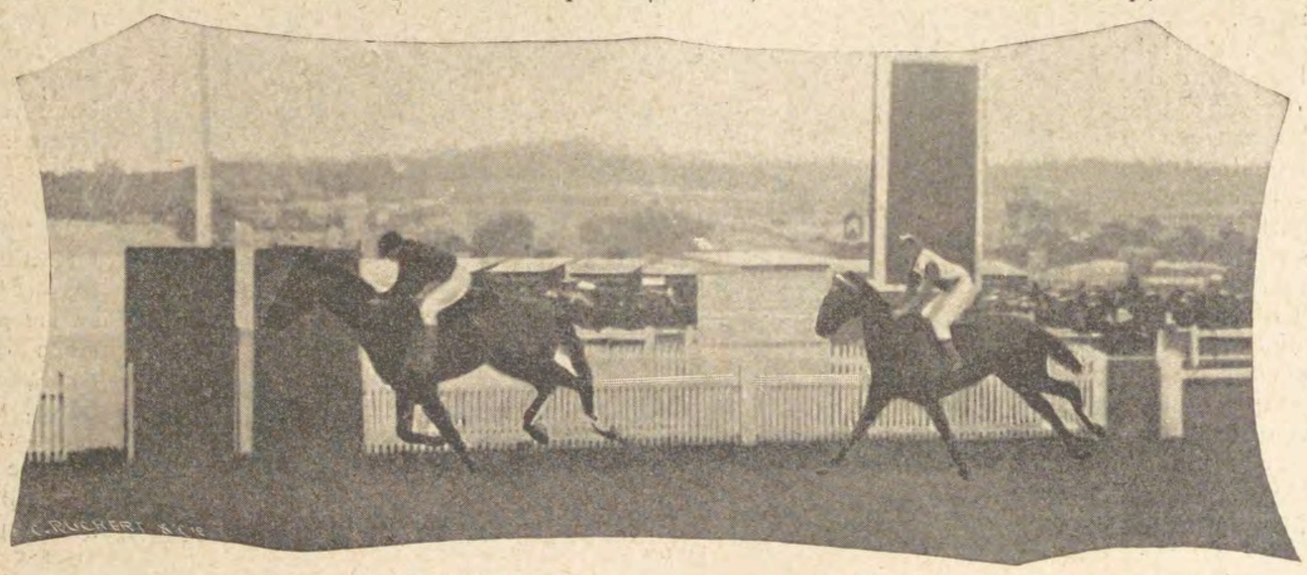
Shebdiz, pn b., 3 ans, par Kosroës et Sebastienne, à M. A. Merle; entraîné, par E. Flatman Jr, monté par Shields.

Le gagnant du Grand Prix de Deauville

Les deux représentants de l'écurie Aumont ont tous deux fait une course superbe, aussi bien Vieux Paris que Camisole; cette dernière s'est beaucoup améliorée, comme Nordenskjold, et son jour n'est pas loin.

Il est assez curieux de constater que dans une épreuve dont le champ très relevé comptait les vainqueurs du Grand Prix de Paris, du Grand Prix de Vichy, les second et quatrième de la grande épreuve de Longchamp, le troisième du prix de Diane et le premier du Grand Saint-Léger de France, c'est à un performer beaucoup plus modeste qu'est revenue la palme. On pourrait, étant donnée la place des divers cracks, en déduire que les représentants de la génération de 1900 sont très près les uns des autres et ont beaucoup de peine à se rendre du poids. Quo Vadis, d'ailleurs, à ceux qui avaient vu ses galops d'essais, avait fait très mauvaise impression. Il semblait tout à fait hors de forme.

Franc Picard.



Shebdiz, arrivé premier. — Nordenskjold, second.

Le Grand Prix de Deauville, l'arrivée.

Avant le départ.

Le temps est gris, les routes boueuses ; avant de s'élancer vers Dieppe, les concurrents inspectent une dernière fois leur machine.

Le départ des bicyclettes.

Le peloton de 105 coureurs s'élance vers Dierpe. Le train est mené par quelques bonnes volontés qui n'auront fatigué qu'au départ.

Les tandems au départ.

Au premier plan Marius Cadolle appuyé sur son tandem, et, derrière lui, Vast, son coéquipier, les futurs vainqueurs.

PARIS-DIEPPE 1903

Samedi dernier, pour la neuvième fois, s'est disputée la course vélocipédique d'amateurs Paris-Dieppe Très soigneusement organisée, comme toujours, par les soins de l'Association Vélocipédique d'Amateurs, elle avait réuni au départ 105 cyclistes et un nombre respectable de tandems malgré le triste état du temps et des routes. Nos lecteurs trouveront ici, en même temps que quelques instantanés du départ, les photographies des principaux gagnants croqués à l'arrivée par notre envoyé spécial, que le mauvais temps n'a pas empêché de prendre des clichés, comme on le voit, très réussis.

Le second et le troisième.

A gauche, Marcel Cadolle (V. C. L.); à droite, Pottier (V.-C. L.), arrivés dans l'ordre à une demi-longueur, couvrant la distance en 5 h. 39 m. 15 s. Tous deux réclament contre Gresse, classé premier.

Gresse, du V. C. L., vainqueur

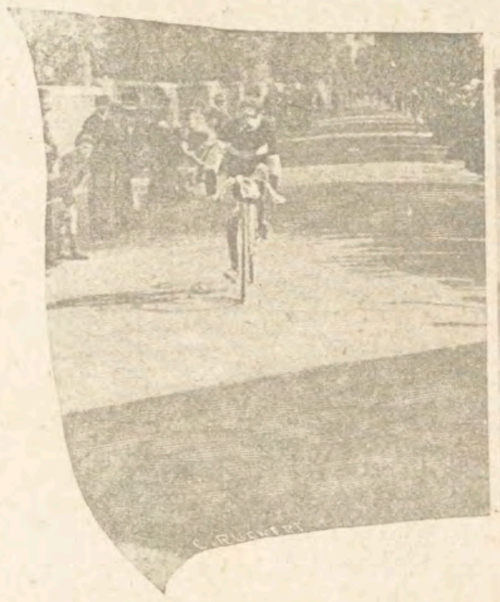
Gresse arrive premier, couvrant les 162 kilomètres du parcours Paris-Dieppe en 5 h. 6 m. 50 s.

Les vainqueurs des tandems.

Marius Cadolle-Vast (V. C. L.), arrivent premiers de la catégorie des tandems, couvrant la distance en 5 h. 51 m. battant de 25 minutes Bergeron-Heil (U. V. P.).

C'est une idée amusante qu'ont, tous les ans, les amateurs, d'organiser une course vers la mer, à l'époque où les trains de plaisir y déversent chaque dimanche et jour de fête une nuée de gens dont l'appétit s'augmente de manger du saucisson sur les galets, dont les goûts scientifiques sont rassasiés avec cinq kilos de galets vulgaires et trente vieilles coquilles d'huîtres.

Paris-Dieppe : 160 kilomètres. Bah! la route est belle, c'est une ballade pour des gens entraînés. Les meilleurs arrivent aussi vite que le train de plaisir ; les autres, un peu plus tard, pas beaucoup, et ils ont le plaisir en plus. Tout compte fait, cela vaut encore mieux d'éviter la promiscuité des trois enfants braillards qui sont montés en plus dans le wagon, sur la foi de leurs visages souriants au départ, ou le voisinage de la vieille fille quinteuse qui vous lance des yeux furibonds parce que vous ne lui avez pas offert le coin où vous emprisonnent les genoux d'un Monsieur âgé qui s'étend sur le mascaret, et d'une jeune fille aux yeux d'oie blanche toute émue et frémissante à l'idée de voir, pour la première fois, les vagues; toute timide... à l'idée de se montrer en costume de bain devant « des hommes qui vous regardent avec des lorgnettes ».



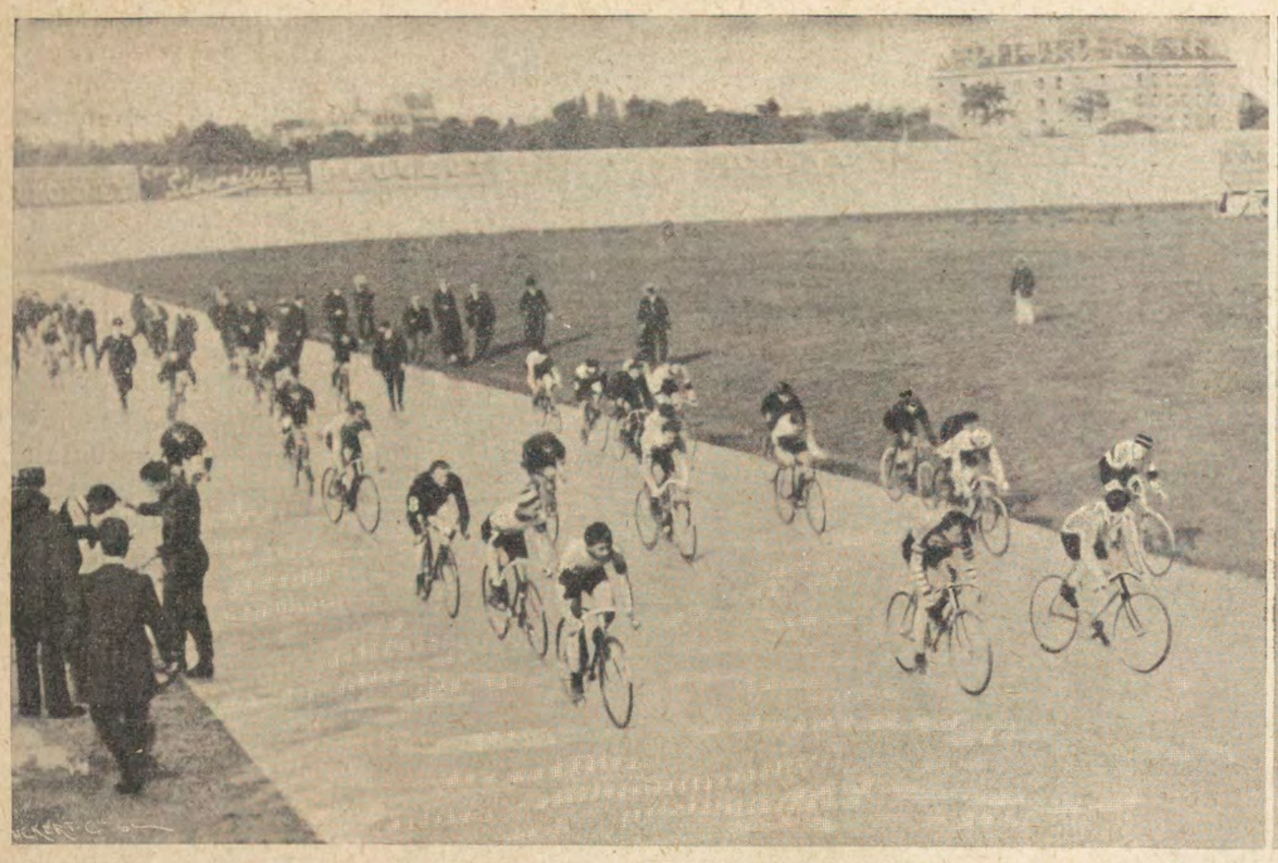
Deux arrivées.

A gauche, Clichet (U. S. O.), arrivant cinquième; à droite, Georget et Bonnet (V. C. L.), se disputant la sixième place, que Georget finit par enlever.

A l'arrivée, j'aperçois quelques figures sympathiques qui déjeunent gaiement avec de jeunes femmes en gentils costumes d'automobilistes. A la table voisine — la seule voisine d'ailleurs du café d'arrivée — voici MM. Carlier, Lefort, Valrute, Bougeault, Mathis et Keenth; au contrôle, grave, M. Chailley, du comité de l'A. V. A. Tout le monde attend en buvant des chartreuses. Quatre cents personnes sont là qui patientent, sous l'alternance de la pluie et du beau temps; et puis, tout d'un coup, voici Gresse. Les populaires du Pollet, qui voulaient Cadolle, ont l'air furieux. Voici, une demi-heure après, Cadolle.

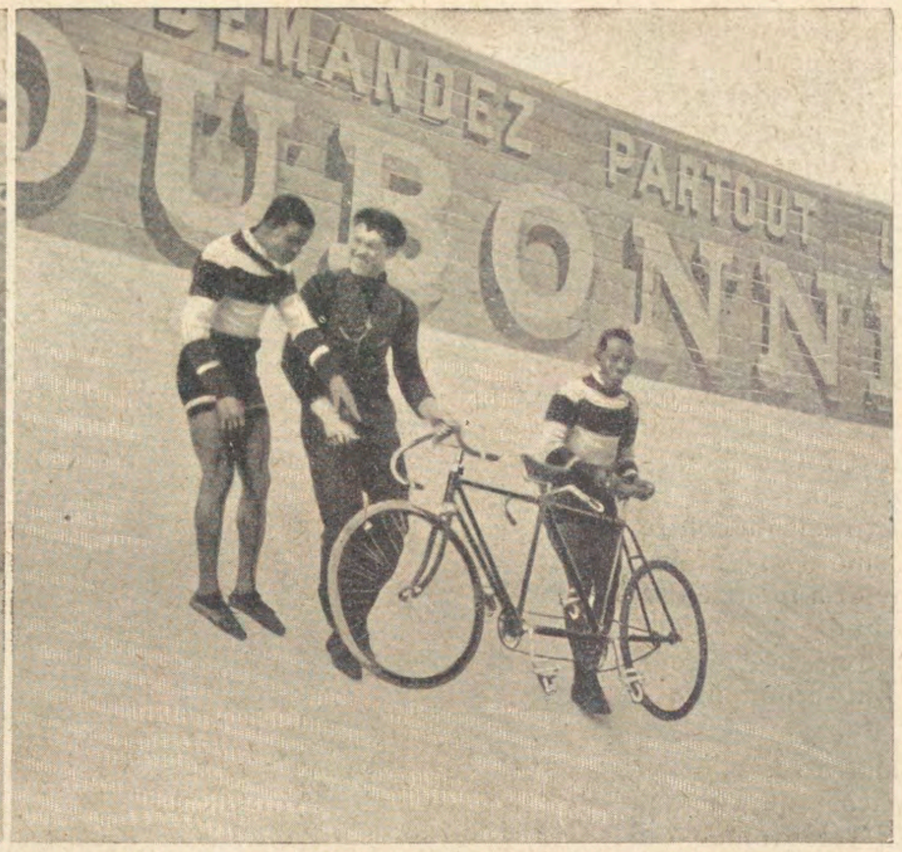
Les populaires jubilent, d'autant plus que Cadolle réclame contre Gresse. Hardi là, on s'amuse beaucoup! Voici l'automobile suivie par Gresse, et où se montre encore la trace de boue qu'y a projeté sa roue. Réclamation! tout le bonheur y est. De la boue? En quantité! Tous en sont couverts. C'est très drôle. Est-ce que l'express de Dieppe qui arrive difficilement aurait jamais l'idée de réclamer contre le rapide qui n'y arrive jamais... à moins que, par excès de vitesse, il ne défonce le butoir. Non décidément, il est infiniment plus intéressant d'aller à Dieppe en bicyclette, que d'y aller en train de plaisir.

André Foucault.



La course de Primes.

Toujours le même défilé pittoresque et le même succès auprès des populaires.



Taylor s'obstine à vouloir partir du haut du virage.

Deux jours au Parc des Princes

Le Vélodrome du Parc des Princes a profité des deux jours de fête pour faire une superbe réouverture.

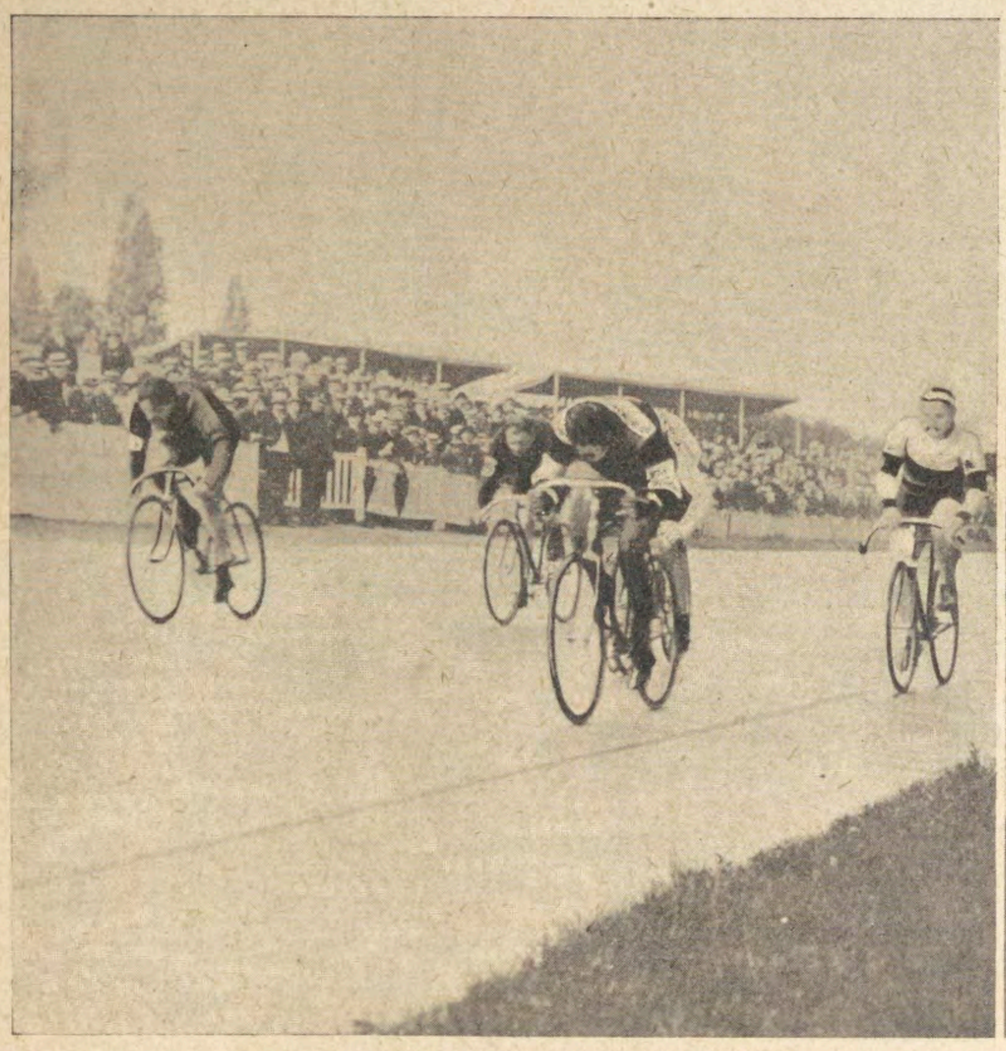
✣ ✣ ✣

Enfin, nous avons vu Major Taylor en course ouverte, et le nègre étonnant nous a montré qu'il était aussi bon sur les larges lignes droites du Parc des Princes que sur la petite piste de Buffalo. Je crois, d'ailleurs, l'avoir déjà soutenu et si les concurrents qui lui ont été opposés samedi dernier n'étaient pas des hommes de tout premier ordre, la facilité avec laquelle il les a battus montre bien que Taylor est encore le coureur de haute classe que nous connaissions déjà.

Après avoir mené le train, Major a laissé Bourotte s'échapper, puis a bondi sur lui et l'a littéralement laissé sur place.

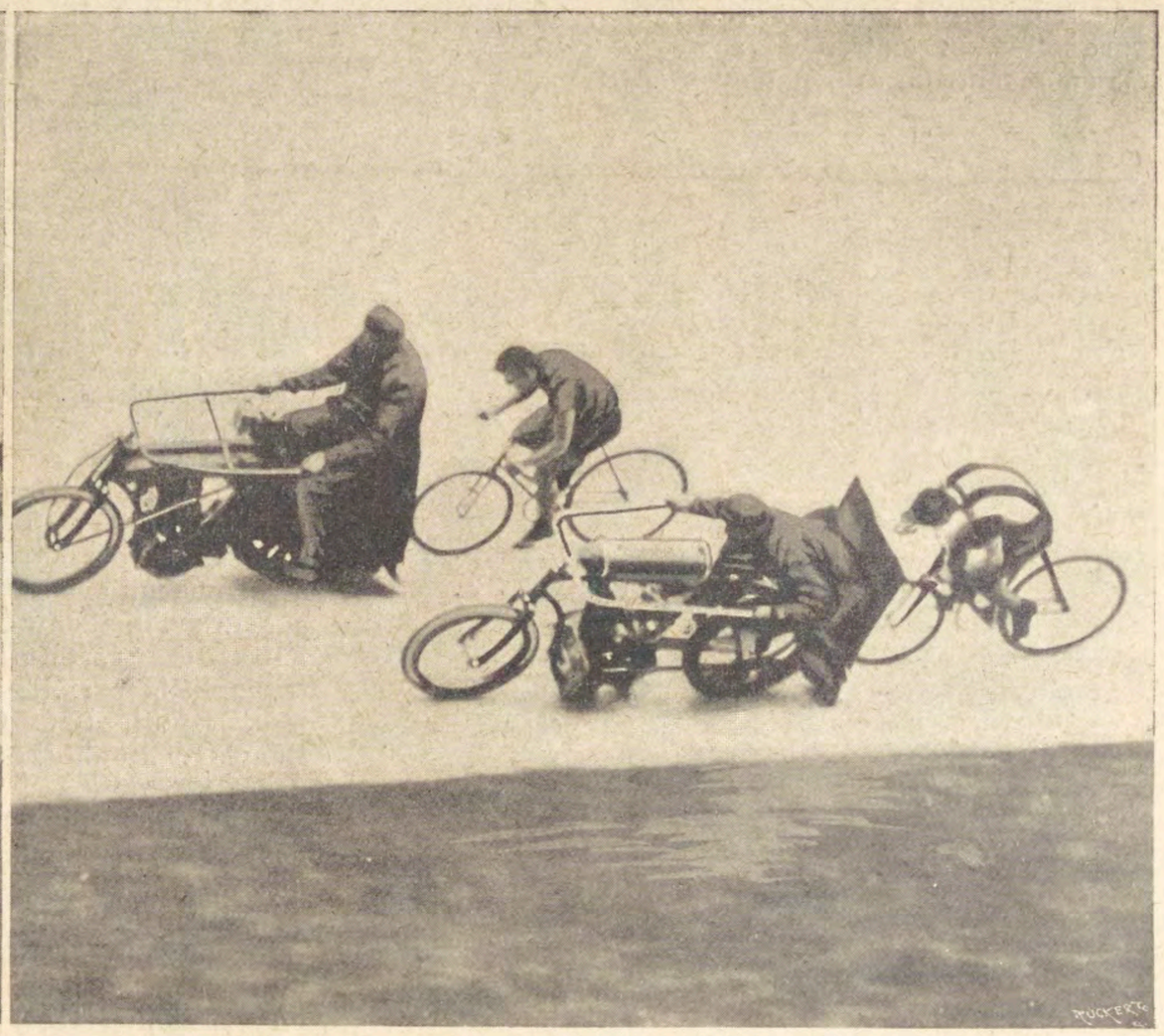
Bac. | Bruni, 2e. | Gougoltz. | Hall, 1er. | Bouhours. | Dangla.

Départ de la course de 50 kilomètres.



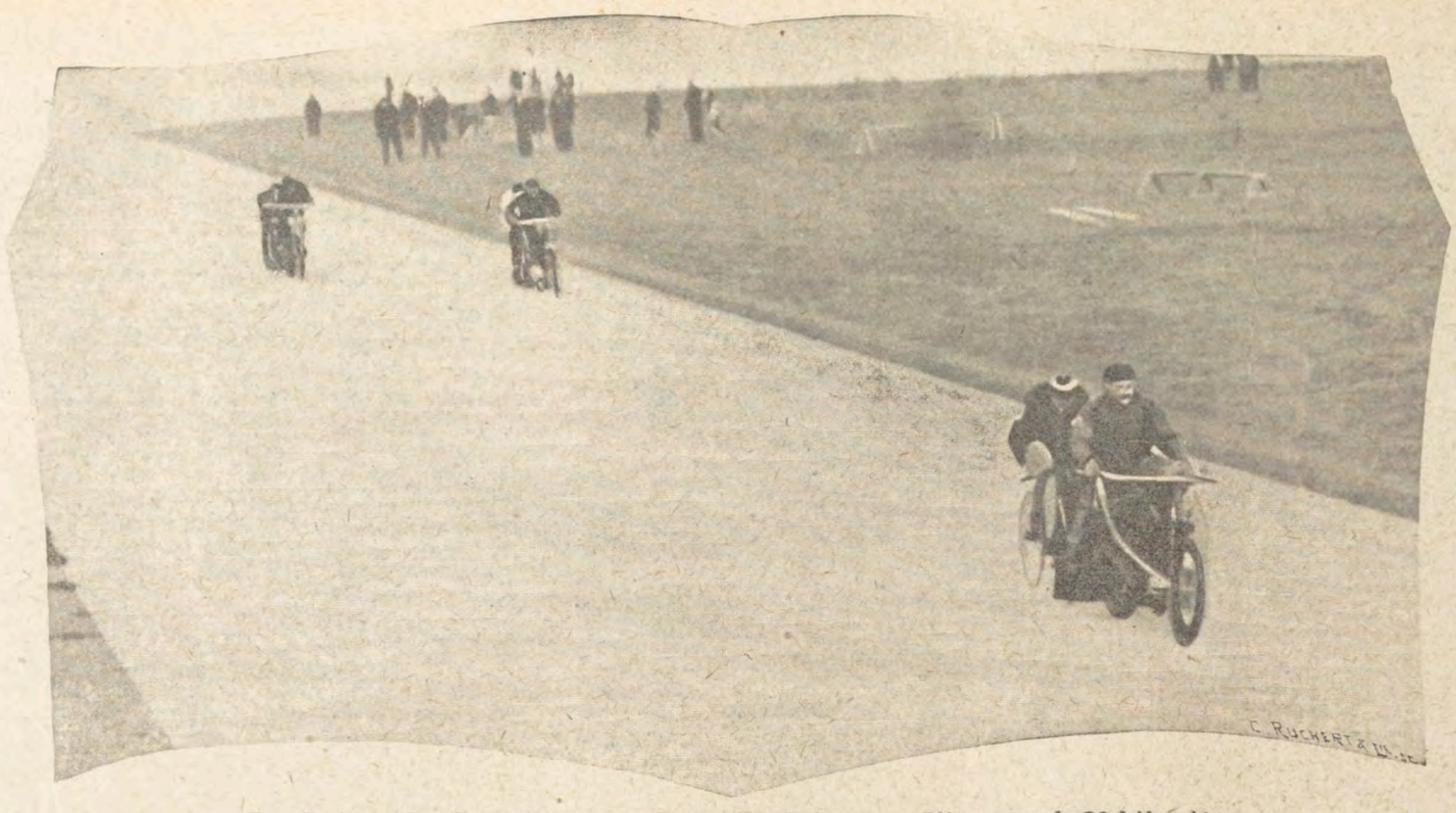
Eros, 2e. Brécy, Taylor, 1er. Domain. Bourotte.

Arrivée de la course scratch, gagnée facilement par Major Taylor.



Pendant la course de 50 kilomètres.

Bruni passe Tommy Hall.



La Course de deux jours au Parc des Princes. — L'épreuve de 80 kilomètres.
Les concurrents, derrière leur motocyclette, dans la ligne droite. Au premier plan, Dangla accomplissant son dernier tour.

Après les multiples expériences de ces jours derniers ceux qui croyaient que Major Taylor n'était bon que pour un enlevage rapide à quelques mètres du poteau, et pour courir en match sont fixés. A deux ou à plusieurs, avec ou sans entraîneurs, au train ou à l'enlevage, contre des rivaux réels ou contre la montre, Major Taylor a montré des aptitudes égales qui en font le coureur le plus étonnant qui existe.

Outre ses courses variées de vitesse, le vélodrome du Parc des Princes nous donna une double épreuve de demi-fond, dont l'originalité consistait en ce que le premier jour comprenait une course de 50 kilomètres, et le second jour une autre de 80 kilomètres, dont le total venait s'additionner pour fournir les gagnants définitifs. Cette méthode a cet avantage qu'un coureur victime d'accidents le premier jour ne voit pas sa chance perdue.

Les compétiteurs étaient Dangla qu'on n'avait pas revu depuis le Championnat de France de 100 kilomètres, qu'il faillit gagner sans un accident d'entraîneurs au 80e kilomètre; Tommy Hall, l'excellent coureur anglais, dont la persistante déveine avait maintes fois paralysé l'indéniable qualité; Bruni, la dernière révélation des courses de demi-fond; notre vieux champion Bouhours; Gougoltz, au cœur bien attaché, enfin le jeune Bac.

La lutte de ces six bons coureurs et de leurs entraîneurs, sur l'immense piste, promettait un spectacle émouvant qui a bien tenu ce qu'on espérait. Tour à tour, Dangla, Hall et Bruni furent en tête, se passant mutuellement, chacun ayant été décollé par suite d'incidents de course. Finalement, Tommy Hall triompha le premier jour, battant Bruni, Bac, Gougoltz, Dangla et Bouhours dans cet ordre.

Sa déveine était-elle terminée, et allait-il enfin pouvoir mener jusqu'au bout une course sans qu'un incident malencontreux vînt lui ravir la victoire au moment où il pensait pouvoir la tenir? C'est ce qu'on devait voir le second jour. On attendait aussi avec impatience la rentrée de Dangla, sa première course du samedi ayant été trop mauvaise pour être exacte, car il était parti grand favori et avait failli arriver dernier. Qu'allait faire également Bruni qui avait failli mettre tout le monde d'accord?

L'épreuve de dimanche présentait un intérêt particulier en raison de sa distance de 80 kil. En effet, quelques jours auparavant, le coureur allemand Robl avait battu le record de l'heure sur la piste de Hanovre, doublant pour la première fois le cap de 80 kilom. et portant le record à 80 kilom. 663 mètres. Arriverait-on à le battre? Beaucoup croyaient capable de cet exploit Dangla et surtout Hall.

En effet, dès le départ, le petit Anglais s'envolait, distançant peu à peu Dangla, Bruni et les autres, lorsqu'une panne de son entraîneur lui faisait perdre tout son avantage. L'éternelle guigne! Dangla passa en tête et au trentième kilomètre atteignit le record de Robl.

L'énorme motocyclette magistralement pilotée par Marius Thé volait et aspirait dans son sillage régulier le recordman qui, sans un accroc, s'adjugea tous les records jusqu'à l'heure, couvrant 81 kilom. 108 m., soit 445 mètres de plus que Robl. Or, pendant ce temps, Hall, victime de deux pannes, reprit à chaque fois un demi-tour à Dangla. On peut donc en conclure que sans accident le petit coureur anglais eut pu atteindre 82 kilomètres.

N'est-ce pas fantastique?

ERNEST MOUSSET.

Dangla, qui vient de couvrir 81 kil 108 m. dans l'heure, et de battre ainsi le record du monde détenu par Robl, est félicité par les officiels.

Comment on apprit au public que Dangla avait battu le record du monde de l'heure.

La course d'obstacles qui terminait la réunion a particulièrement amusé les spectateurs.

Le départ du Prix Serpollet (Paris-Honfleur).

Ringeval, arrivé 2e.

Cornet, vainqueur de la course, interviewé par notre confrère Alphonse Steinès.

Lacot, arrivé 3e.

La traversée de Honfleur par un concurrent.

Le Prix Serpollet

Cette course, dont le parrain est le sympathique constructeur d'automobiles, s'est disputée samedi dernier pour la deuxième année sur le parcours Paris-Honfleur.

✣ ✣ ✣

Organisée par la Commission Sportive de l'U. V. F. avec le concours du Vélo-Sport Honfleurais, cette course était réservée, comme Paris-Laon, aux coureurs de quatrième catégorie.

La victoire est brillamment revenue à Cornet qui, après avoir couvert les 178 kilomètres en 6 h. 57 minutes, a enlevé à l'emballage la première place à Ringeval. Celui-ci se classe second à deux longueurs devant Lacot.

Sur les vingt-six coureurs qui s'etaient mis en ligne, quinze ont terminé le parcours.

La Course Paris-Rambouillet

Thomann, 1er. Rousseau, 2e. O. Martin, 3e. Badie, 4.

Les quatre premiers arrivés de Paris-Rambouillet.

Martin, après sa chute, est soigné par M. Humbert, pharmacien à Rambouillet.

Le Vélo Rambolitain a fait disputer dimanche dernier, pour la seconde année, sa grande course d'amateurs sur route Paris-Rambouillet.

Parfaitement organisée sous tous les rapports, cette épreuve a obtenu le plus vif succès et fait honneur à MM. Lecointe, président du Vélo Rambolitain; Douchin, secrétaire ; Couturier, trésorier.

Thomann, de l'Union Sportive de l'Ouest, s'est classé premier, accomplissant les 50 kilomètres du parcours en 1 h. 25. Derrière lui sont arrivés dans l'ordre: Rousseau, de l'A. S. F.; Martin, de l'U. V. O.; Badie, du S. V. Trente-deux coureurs ont terminé le parcours.

Huit jours dans le Dauphiné

La course de côte de Laffrey dont nous donnions le compte rendu dans notre dernier numéro une fois terminée, les chauffeurs qui avaient fait le déploiement n'en restèrent pas là, et ils décidèrent de passer huit jours dans ce merveilleux pays du Dauphiné, à explorer les routes et à faire un peu connaissance avec cette Suisse française plus belle que l'autre, plus pittoresque encore et plus variée.

✣ ✣ ✣

Il ne manque pas là-bas de but de promenade, et après avoir passé deux jours à Uriage, nous explorions les deux points principaux de cette splendide contrée : le Lautaret et le Galibier d'un côté, et la Grande-Chartreuse de l'autre. Vous connaissez déjà de nom ces deux splendides promenades. On monte au Lautaret, la route impériale créée par Napoléon, de Grenoble à la frontière italienne de Briançon, par la vallée de la Romanche et l'on arrive ainsi au splendide col du Lautaret, dont les chalets coquets nous offrent, à 2.075 mètres d'altitude, tout le confort et la propreté de la Suisse, ce qui faisait, hélas ! un peu défaut jusqu'ici à nos belles montagnes.

La promenade qu'y organisa l'Automobile-Club du Dauphiné fut du reste charmante, et le temps merveilleux transforma notre promenade en montagne en une ascension exquise, une ascension devant un panorama magique se déroulant sans cesse devant nos yeux, depuis le prestigieux massif des Rousses avec ses glaciers neigeux jusqu'à la Meige, la

Au sommet du Lautaret.
Le chalet, quartier général des chauffeurs.

classique Meige dont les flancs ont au soleil le rayonnement d'un prisme étincelant. Nous étions montés dans l'excellente voiture 16 chevaux, de M. de Montal, en compagnie d'un de ses amis et de M. Gabriel Astruc, notre confrère de *Musica*, dont c'était pour ainsi dire les premières armes en automobile.

Il y avait d'ailleurs sur la route un fort lot de voitures : tout d'abord la bande des chauffeurs de la région guidée par MM. Pégord et de Montal, et la bande des Parisiens dont le lot le plus important était constitué par trois Gardner-Serpollet, d'abord une 12-chevaux, montée par Pelzer et qui grimpa là-haut MM. Tampier, Hunzicker et Gaudichard, les trois chronométreurs officiels. Vous pensez qu'on ne manqua pas de prendre le temps, cela eût été un sacrilège en telle compagnie, et c'est ainsi que nous apprenons que la voiture a officiellement établi le record de Grenoble au Lautaret, 88 kilomètres en 2 h. 6 m.

Notez que c'est là une voiture de pur tourisme, qu'elle avait à bord cinq voyageurs et que la route n'était point préparée comme en course. C'est dire que nous avons là un temps véritable qui nous donne une moyenne sur laquelle nous pouvons compter. J'admets tout au plus que le coefficient de conduite d'un Pelzer fasse gagner 1/10 à la voiture, ce qui, notez-le, est énorme. Nous arrivons donc à deux heures et demie pour un bon touriste ordinaire, deux heures et demie pour une excursion dont voici l'horaire en voitures à chevaux.

On part de Grenoble en voiture le soir à 4 heures et l'on vient coucher à Bourg-d'Oisans. Si l'on emprunte le tramway électrique, on peut partir de Grenoble à 4 heures du matin, douce perspective.

A 8 heures du matin, on repart en voiture de Bourg-d'Oisans et l'on arrive vers 3 heures de l'après-midi au Lautaret.

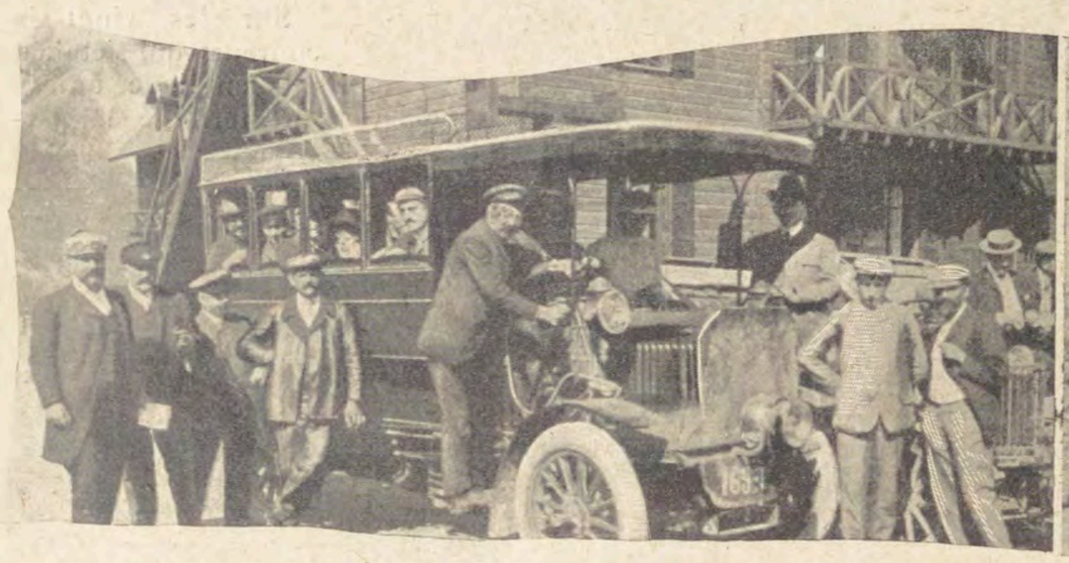
Etonnez-vous après cela que les voyageurs aient fait une ovation à ce brave Pelzer quand ils le virent arriver à 40 kilomètres à l'heure.

Le véhicule ne devait du reste pas en rester là.

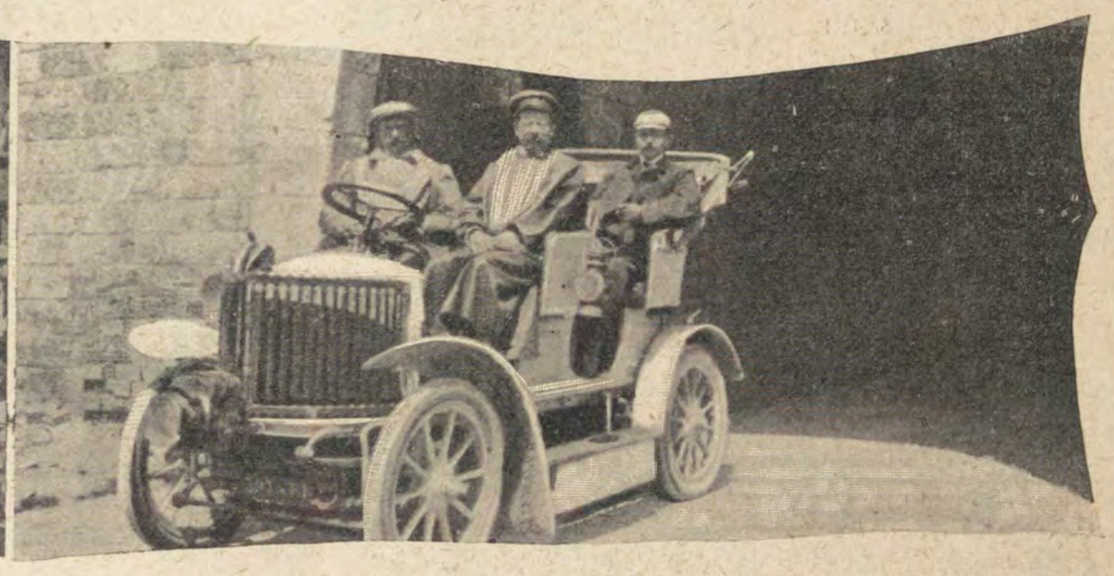
Au-dessus du col du Lautaret, qui est, on le sait, situé à 2.075 mètres d'altitude, se trouve un prodigieux massif de roches et de granit, le grand Galibier dont le col se trouve à 2.666 mètres d'altitude, ce qui en fait un des cols les plus élevés d'Europe. La route en est d'ailleurs l'une des plus difficiles qu'on puisse rêver. Etroite à souhait, rude autant qu'on peut le souhaiter, avec d'invraisemblables lacets dont on peut voir ci-joint un exemple, c'est bien l'escalade la plus rude et la plus éloquente. Quand on passe par là, l'on peut dire qu'on peut passer partout.

Et c'est là que partit avec quatre personnes à bord le brave Pelzer.

On le suivait d'en bas à la lorgnette, intéressé par cette tentative audacieuse, car il ne s'agit plus ici d'une côte qu'on monte de façon progressive



L'omnibus automobile conduit par Le Blon qui a monté les officiels au Lautaret (2.075 mètres d'altitude).



La voiture de M. Pelzer sortant du tunnel du Galibier.

Il s'agit de s'arrêter à chaque tournant trop brusque ; il y en a quatre, de faire un peu de marche arrière et de repartir dans du 18 o/o. Vous voyez qu'il s'en faut que l'opération soit très commode.

Eh bien, néanmoins, la vapeur offre de telles ressources d'énergie spontanée et progressive que les 12 kilomètres furent escaladés en 32 m. 25 s., ce qui est bien certainement l'une des performances les plus étourdissantes et les plus imprévues qu'on puisse rêver. La descente se fit sans danger, le moteur, grâce à la contre-vapeur, étant ici un frein merveilleux qui permet de garder toujours intacts, sans y avoir recours, les freins mécaniques.

Les voyageurs étaient de retour avant le déjeuner au Galibier et, peu après, Le Blon sur la seconde Gardner-Serpollet, la voiture de course qui venait de gagner la course d'Uriage, escaladait à son tour la côte terrible avec facilité.

Il ne me reste plus qu'à présenter au public la troisième voiture, l'omnibus à vapeur qui, avec quinze personnes à bord, monta lui aussi au Lautaret en quatre heures et demie, soit à une vitesse moyenne de 20 kilomètres à l'heure, ce qui est également splendide et d'un intérêt pratique tel que notre hôtelier, M. Bonnahel, qui assure le service des voyageurs avec

Sur la route du Lautaret. — La vallée de l'Oisans.
MM. de Montal, Gabriel Astruc et G. Prade.

Au sommet du Lautaret.
Les chauffeurs après un joyeux déjeuner.

les cars alpins à chevaux, fit immédiatement des propositions pour s'assurer un tel service.

Cet omnibus a du reste été merveilleux. C'est lui qui s'en alla à Nice, au mois de mars, par les monts accidentés des Cévennes, et il s'y comporta de brillante façon. Il revint par la route à Grenoble et nous le vîmes escalader en trente minutes les 6 kil. 500 de la côte à 9 1/2 o/o de moyenne de Laffrey. Le lendemain, il était à Uriage, transportant comme d'habitude sa petite colonie avec armes et bagages, malles et habits.

Le surlendemain, il montait au Lautaret et en redescendait sans un accroc à 20 à l'heure, et quand, le cinquième jour, je mis le nez à ma fenêtre le matin, je vis le brave omnibus qui, par un temps splendide, mettait tranquillement le cap sur la capitale.

Ce jour-là, nous n'étions plus que Tampier et moi à Grenoble, et comme fort aimablement M. Serpollet mettait à notre disposition le véhicule que conduisait Pelzer, nous organisâmes une petite promenade. J'avais d'ailleurs une petite idée de derrière la tête. On la verra plus loin.

Un des lacets du Galibier.

Nous partîmes vers 10 heures du matin de Grenoble et nous arrivions à 11 heures du matin à Challes-les-Eaux, petit coin charmant où nous retrouvâmes le musicien Claude Terrasse, l'auteur du *Sire de Vergy*. On déjeuna, l'on causa et, vers 4 heures du soir, nous annoncions notre intention de rentrer par Chambéry, les Echelles, Saint-Laurent, le couvent de la Grande-Chartreuse et le Sappey.

On partit gaiement et nous escaladâmes à belle allure toutes les côtes de la région.

Nous prîmes ainsi la route du Désert et nous grimpâmes à 40 à l'heure le délicieux chemin du Pont Saint-Bruno et du Pont Saint-Pierre.

Au Pont Saint-Pierre commence, on le sait, le vrai désert qui, par une pente d'authentique 20 o/o, nous amène au couvent. Pelzer y arriva sans être prévenu et dut, avec une grimace, et tout en m'envoyant à tous les diables, avaler la côte. Je les contemplai d'un œil ironique, lui et son manomètre qui arrivait petit à petit à 40 kilos de pression. Le dernier pas le dernier traquenard était franchi.

GEORGES PRADE.

A 2.666 mètres d'altitude, au sommet du Galibier.

Les chauffeurs se battent à coups de boules de neige en plein mois d'août.

Au Lautaret.

De droite à gauche : Le Blon, Dr Groll, Gaudichard, baron F. de Turckheim, vicomte de Montal, Hunzicker, de Rougemont, Pierre Dupuy (fils de Jean Dupuy), Gabriel Astruc, Georges Prade, Lamberjack, Serpollet, Vial. (Au fond, le Galibier.)

LE TOURNOI INTERNATIONAL DE GYMNASTIQUE D'ANVERS

Un grand tournoi international de gymnastique a été donné, dimanche dernier, à Anvers. L'Union des Sociétés de Gymnastique de France avait envoyé une équipe composée des meilleurs champions appartenant à diverses Sociétés et dont nous donnons ci-dessus la photographie. Le gymnaste à la barre fixe est De Jaegher, de la Jeunesse de Blanc-Sceau de Tourcoing.

Les Championnats d'Athlétisme professionnels F. S. A. F.

Sous la pluie.

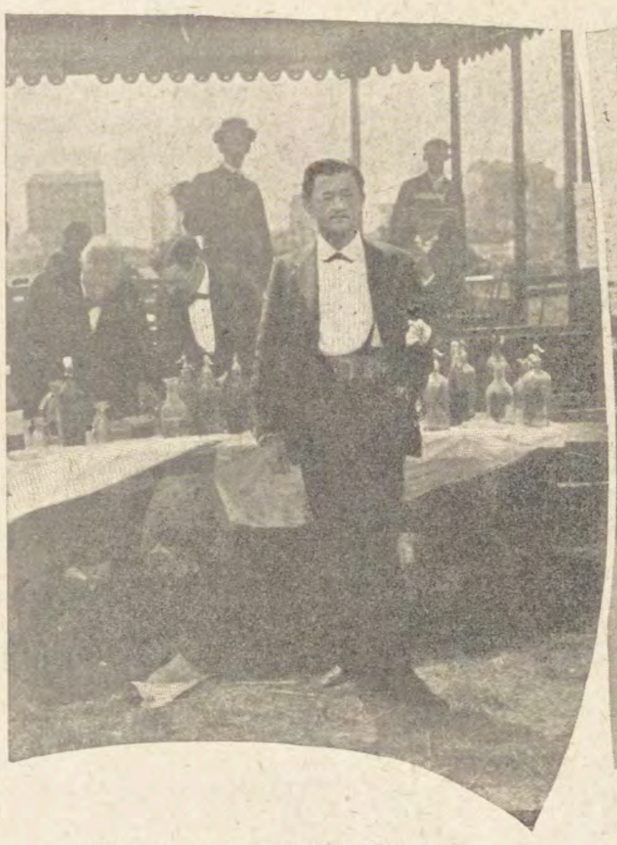
Les deux réunions des Championnats de la F. S. A. F. ont malheureusement été troublées par la pluie.

Le départ du 1500 mètres.

Neuf concurrents se présentent au départ. — Anthoine (U. A. B.) gagne devant Vaucousan (U. A. B.) et Fenaudier (U. A. M. L.)

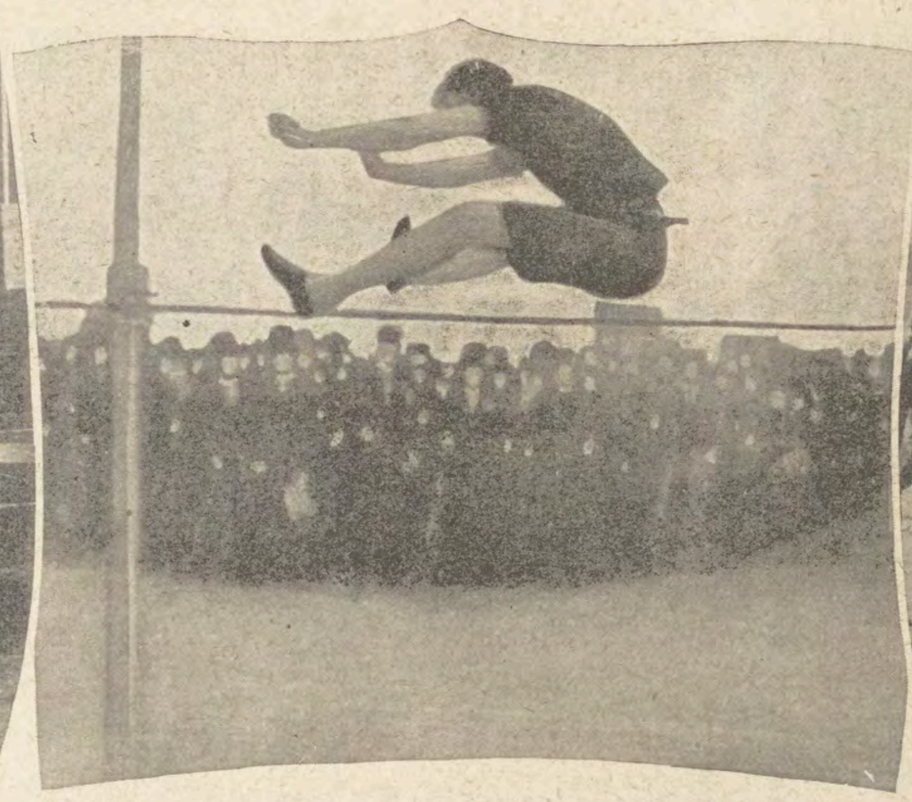
L'arrivée du 100 mètres.

Mac Cormick (U. S. P.) passe le poteau devant Davis (A. S. XVIII) et Ménard (A. S. XVIII).



Un ami des Sports, M. Xavier.

Propriétaire du siège social de la S. A. M., M. Xavier est très connu de tous les athlètes professionnels et amateurs.



Chaudoye au saut en hauteur.

Chaudoye gagne le championnat de saut en hauteur, avec 1 m. 60 facilement franchi.

Les Officiels de la F. S. A. F.

Au premier plan, Eynard, le champion de France du lancement du disque, qui est venu là en... amateur.

Un saut inédit.

Cet innovateur se soulève légèrement sur les pieds, et bascule immédiatement en avant pour retomber sur les mains.

Le Championnat de l'heure.

Dix minutes après le départ, Cibot emmène Segers, le futur vainqueur (16 kilom. dans l'heure). Derrière, le vétéran Bagré.

Martine au saut à la perche.

Les professionnels pratiquent assez peu les concours. Trois concurrents seulement se sont présentés pour le Championnat.

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

Au moment où Santos-Dumont étonne chaque jour le monde entier par ses expériences aériennes, nous avons cru intéressant de continuer notre série de hors-texte par la publication d'un superbe portrait en couleurs du vaillant et intrépide aéronaute. Santos-Dumont est considéré aujourd'hui comme le véritable roi de la locomotion aérienne et le grand promoteur de la dirigeabilité des ballons. Notre portrait le représente à bord de son dirigeable *N° 9* avec lequel il accomplissait tout récemment encore les prouesses que nous nous sommes fait un plaisir de signaler.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONGUE-PAUME

La Société de Longue-Paume de Guillaucourt vient en tête des sociétés pratiquant ce genre de sport. Depuis trois années successives, en effet, elle détient le Championnat de l'Union des Sociétés de Longue-Paume de Picardie et vient de gagner tout récemment le Championnat de France, après avoir

La Société de Longue-Paume de Guillaucourt qui vient de gagner le Championnat de France.

eu à lutter contre les meilleures équipes de Paris, d'Amiens et de Péronne.

UN GLOBE-TROTTER

M. Balaës.

Il y en a partout, et il y en aura toujours. C'est à la suite d'un pari de 10.000 francs que M. Balaës, dont nous reproduisons ici la photographie, vient d'entreprendre à pied le *Tour du Monde*.

Suivant les termes de son pari, il s'est mis en route le 9 août sans le premier sou vaillant dans sa poche. Il espère subvenir à ses besoins en vendant des chansons dans les villes qu'il aura l'occasion de traverser et il n'en manquera pas. Balaës espère couvrir une moyenne de 35 kilomètres par jour.

Bon voyage, alors, à ce nouvel amateur!

BORDEAUX-ROYAN

Le Vélo Caudéranais, un des plus vieux clubs bordelais, a fait courir, dimanche dernier, sa grande épreuve classique Bordeaux-Royan (132 kil.), qui est en quelque

Le Départ de la Course Bordeaux-Royan (132 kil.).

sorte le Bordeaux-Paris des amateurs du Sud-Ouest.

Cette épreuve a été gagnée par Puissant (en 4 h. 30 m.) que l'on aperçoit tout à fait à gauche au second rang, coiffé d'un chapeau blanc.

L'ÉPÉE AU CAMP DE MAILLY

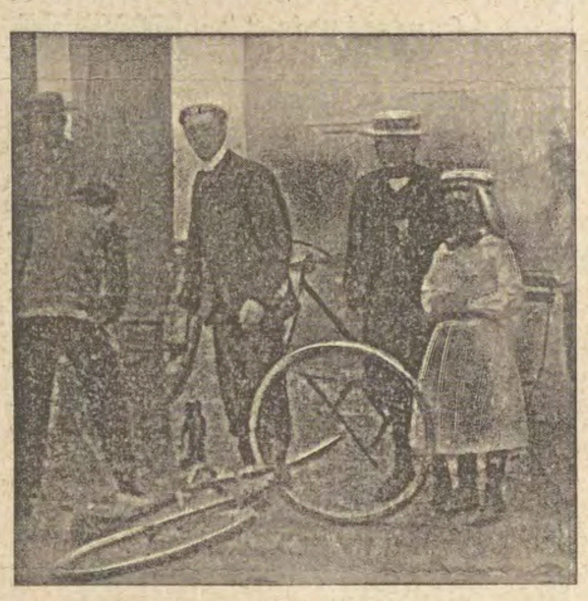
Les officiers du 74e n'ont pas à regretter la grande tente du Palais-Royal où s'étaient donné rendez-vous les meilleurs escrimeurs de France. Ils ont retrouvé au camp de

L'Escrime au Camp de Mailly.

Mailly des centaines de tentes, un peu moins confortables peut-être, et dans les vertes prairies qui les entourent, ils se livrent entre deux manœuvres à leur sport favori. L'adjudant Lavigne, leur maître d'armes, n'a pas hésité à quitter sa salle pour venir en Champagne leur dévoiler tous les mystères du jeu de terrain.

UNE FÊTE AU PERREUX

La fête locale « du Viaduc », au Perreux, qui s'est tenue les 15 et 16 août, présentait plusieurs numéros sportifs qui, à ce titre,



La course au cigare

doivent trouver place dans la *Vie au Grand Air*.

Tout d'abord la course « de la selle et du cigare ». Après avoir démonté la selle de leur bicyclette, et l'avoir posée à terre, les concurrents, à un signal donné, la remontent, partent, vont jusqu'à une table prendre

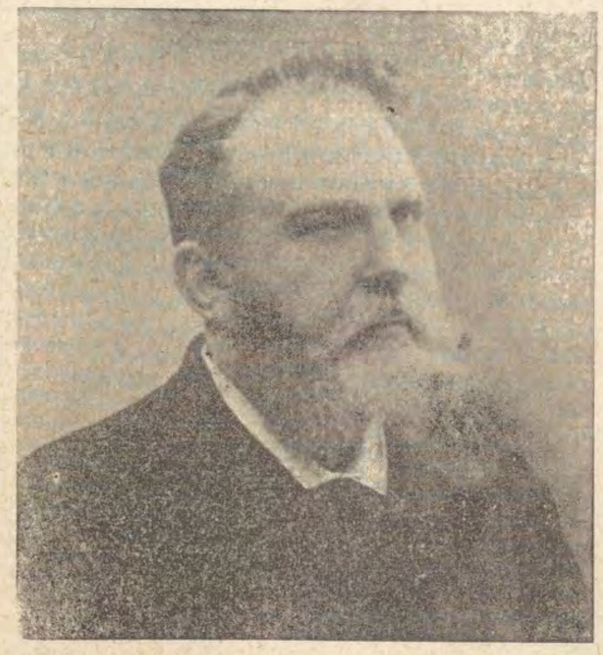
Une course de chiens au Perreux.

un cigare, l'allument et reviennent au point de départ. Non recommandé par la Société contre l'abus du tabac.

Une autre épreuve, la course de chiens. Les concurrents emmenés à 200 mètres de leurs maîtres étaient lâchés soudain et devaient revenir les rejoindre. Les deux gagnants ont été *Cassis* et *Dragée*, setters à M. Taffonneau.

LE PREMIER TOURNOI INTERNATIONAL DE GYMNASTIQUE

Pour la première fois, a été donné dimanche un tournoi international de gymnastique. Il avait été organisé à Anvers par le bureau des Fédérations Européennes, à l'occasion de la XVIIe Fête Fédérale Belge. Nous donnons à l'intérieur du numéro la photogra-



M. Cupérus, président de la Fédération Belge.

phie de l'équipe qui a défendu les couleurs françaises. A l'occasion de cette fête, le gouvernement français a adressé à M. N. J. Cupérus, président de la Fédération Belge, les insignes de chevalier de la Légion d'honneur qui lui ont été remis par M. Cazalet, président de l'Union des Sociétés de gymnastique de France.

LE CHAMPIONNAT DE L'U. C. D'ALSACE-LORRAINE

L'Union Cycliste d'Alsace-Lorraine a fait disputer, samedi dernier, à la Piste Municipale du Bois de Vincennes son championnat de vitesse. La victoire est revenue à Frey, dont nous reproduisons ici la photographie. Derrière Frey, Lemo, Guerdner et Parent se sont classés dans l'ordre. Frey s'est également adjugé une course de 25 kilomètres qui figurait au programme de la réunion et s'est encore classé premier dans son match contre le tandem Vilbois-Brunel.

Frey
Champion de l'Union Cycliste Alsacienne.

LE CHALLENGE MAURICE BOUSQUET

La dernière journée de cette importante épreuve pedestre a obtenu le plus vif succès. Comme on pouvait le prévoir, le classement général donne comme champion de la Société Athlétique de Montrouge, l'excellent pédestrian Marcel Delarbre qui avait été le grand triomphateur des deux premières journées du challenge. La dernière course disputée sur 400 mètres, a été, en effet, pour Delarbre, l'objet d'une nouvelle victoire. Il a couvert la distance en 55 s. 1/5 battant Avé, Clerget, Gambard et Ragueneau dans l'ordre.

Delarbre, gagnant du challenge Bousquet.

UNE COURSE OMNIUM

Le handicap omnium des locomotions, disputé l'autre dimanche de Saumur à Angers a fait école. Dimanche dernier, le Sporting-Club du Mans faisait courir une course analogue, réduite à des proportions plus modestes : marcheurs, coureurs, cyclistes.

Les concurrents de l'Omnium handicap.

Elle a été gagnée par deux marcheurs, Pigeon, suivi de Chouppard.

LES CHAMPIONNATS DE L'ARAGO-SPORTS ET DE L'U. S DU XIe ARR.

L'Union Sportive du XIe arrondissement et l'Arago-Sports ont organisé dimanche dernier, à la Piste Municipale du Bois de Vincennes, une réunion de courses particulièrement intéressante. Les épreuves principales étaient les Championnats de vitesse de ces deux Sociétés. Leclerc, de l'Arago-Sports, a brillamment gagné le premier, tandis que Charvier de l'Union Sportive du XIe arrondissement, enlevait le second dans un fort beau style.

Leclerc,
Champion de l'Arago-Sports

Charvier s'est d'ailleurs taillé la part du lion en gagnant encore la course interclubs et le handicap, qui clôturaient la réunion.

24 HEURES A ROUBAIX

Une course de 24 heures sans entraîneurs s'est courue samedi et dimanche au vélo-

Pendant la course de 24 heures, au vélodrome du Parc Barbieux, a Roubaix.

drome du Parc Barbieux, à Roubaix. Elle a été gagnée par Beaugendre, couvrant 555 kil. 666 mètres devant Baërt et Carteau.

LE CHALLENGE LECOINTE

Trois sociétés se sont présentées samedi pour disputer ce challenge qui est revenu pour la seconde fois à l'Union Cycliste du XVIe arrondissement et est désormais sa

L'équipe de l'Union Cycliste du XVIe Arrondissement, gagnante du Challenge Lecointe.

propriété. Garrigou, des Cyclistes des Quatre-Chemins, s'est classé premier dans l'épreuve.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales :* 1 franc 50 *la ligne.

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances Spéciales, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y insérées, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enverront donner verbalement toutes les explications désirables.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner au 283-41.

AUTOMOBILES

Une Voiture électrique de la Société des voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2021)

Châssis Renault 10 chevaux. Tous derniers perfectionnements, livrables de suite. Gassier, 3, rue du Général-Henrion-Berthier, Neuilly. Téléphone 84. (01115)

Radiator. Voitures et châssis 2 et 4 cylindres, livrables immédiatement. Maleville, Libourne. Facilités de paiement. (01116)

A vendre, PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, ton. PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, double-phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, 2 allumages, roues égales, ton., dais et glace, état de neuf.
CLEMENT, 8 chx, tonneau.
CLEMENT, 5 chx, tonneau.
Ch. Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01117)

A vendre, voiturette de Boisse, en très bon état. Willocq, Neuilly-Plaisance. (2022)

Magnifique Occasion. Panhard 10 chx 1903, carburateur Krebs, état de neuf : 12.500 fr. *Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre).* Téléphone : 307-52. (01118)

CARTES POSTALES

Catalogue Harmand. Indicateur général de 60.000 cartes postales illustrées, classées méthodiquement pour 5000 villes, plages, etc. (France et pays limitrophes), franco 0 fr. 75, timbres français ou mandat à M. Gerin, 3, avenue Trochot, Paris, et chez tous les libraires. (01121)

CHEVAUX

Poneys extraordinaires, 1 m. 40 et 1 m. 50. Joseph Ducruc, Nogaro (Gers). 01122

CHIENS

A vendre, pour cause départ régiment, très belle chienne St-Germain, 8 ans, quête, arrête, rapporte. Prix, 90 francs. André de Bonneval, St-Pair (Manche). (01123)

Chiens de toutes races; épagneuls, braques, setters, pointers, cockers, etc. Bocquet, 35, rue Buffon, Paris. (01124)

DIVERS

Luxueuse Villa neuve, Pyrénées, construite selon les goûts modernes à Argelès-Gazost, 700 m. Prix : 125.000 frs; a coûté le double, occ. Banque Hypothécaire, 59, rue Châteaudun, Paris. (01125)

Aux Chasseurs. — Spécialité. — Blouses pour rabatteurs, cuissards, paletots de chèvre, bandoles, pèlerines molleton, vêtements en peau, chemises de flanelle, tricots, couvertures. Sur demande, envoi franco du catalogue. Médaille 1900. Téléphone : 279-37. — Braillon, 35, rue Berger, Paris, 1er. (7101)

A vendre, cause double emploi, développer, planche américaine, haltères à ressorts. Sandow, état de neuf. G. Gault, Montbard (Côte-d'Or). (2026)

Echos

PASTILLES VICHY-ÉTAT

Quoique pour un connaisseur il n'y ait pas d'erreur possible sur l'authenticité des sources de Vichy-Etat — on les reconnaît à leur efficacité — c'est toujours une bonne précaution de ne pas demander simplement « Eau de Vichy » mais de toujours spécifier le nom de la Source : Vichy-Célestins ou Vichy-Grande-Grille ou Vichy-Hôpital, et de vérifier le nom sur l'étiquette et la capsule des bouteilles. De même que pour les Pastilles, il faut exiger *Pastilles Vichy-Etat.*

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

viâ Rouen, Dieppe et Newhaven

par la Gare Saint-Lazare.

SERVICES RAPIDES DE JOUR ET DE NUIT

tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures

(1re et 2e Cl. seulement).

Grande Economie

Billets simples valables pendant 7 jours : 1re classe, 43 fr. 25; 2e classe, 32 fr.; 3e classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois : 1re classe, 72 fr. 75; 2e classe, 52 fr. 75; 3e classe, 41 fr. 50.

MM. les Voyageurs, effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 fr. par billet simple et de 10 fr. par billet d'aller et retour en 1re classe; de 3 fr. par billet simple et de 6 fr. par billet d'aller et retour en 2e classe.

Départs de Paris St-Lazare.		10 h. m.	9 h. s.
Arrivées à Londres	London-Bridge.	7 h. 5 s.	7 h. 40 m.
	Victoria	7 h. 5 s.	7 h. 50 m.
Départs de Londres	London-Bridge.	10 h. m.	9 h. s.
	Victoria	10 h. m.	8 h. 50 s.
Arrivées à Paris-St-Lazare.		6 h. 55 s.	7 h. 15 m.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice versa comportent des voitures de 1re classe et de 2e classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, des petits guides, indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

FACILITÉS

Données aux voyageurs pour aller visiter les plages de Bretagne desservies par le réseau d'Orléans.

La Compagnie d'Orléans délivre pendant la période du samedi, veille de la fête des Rameaux, au 31 octobre inclusivement des billets d'aller et retour individuels en 1re, 2e et 3e classes pour les stations balnéaires de Saint-Nazaire, Pornichet, Escoublac-la-Baule, Le Pouliguen, Batz, Le Croisic, Guérande, Quiberon, Saint-Pierre-Quiberon, Plouharnel-Carnac, Vannes, Lorient, Quimperlé, Concarneau, Quimper, Pont-l'Abbé, Douarnenez et Châteaulin.

En vue de faciliter les déplacements des familles, la Compagnie délivre également pendant la même période, au départ de toute station du réseau distante d'au moins 125 kilomètres des stations balnéaires dénommées ci-dessus, aux familles d'au moins 3 personnes payant place entière et voyageant ensemble, des billets d'aller et retour de famille de 1re, 2e et 3e classes.

Le prix de ces billets s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets simples ordinaires le prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de deux. Toutefois, le prix par personne ne peut excéder le prix des billets individuels actuellement délivrés pour les mêmes stations balnéaires.

Le chef de famille peut être autorisé à revenir seul à son point de départ à la condition d'en faire la demande en même temps que celle du billet.

Il peut en outre obtenir une carte d'identité sur la présentation de laquelle il pourra voyager isolément à moitié prix du tarif général pendant la durée de la villégiature de la famille, entre le lieu de départ et le lieu de destination mentionnés sur le billet.

La durée de validité des billets est de 33 jours, non compris le jour du départ; elle peut être prolongée une ou deux fois d'une période de 30 jours, moyennant le paiement d'un supplément de 10 0/0 pour chaque période.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay une Exposition permanente d'environ 1600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes des régions desservies par son réseau.

CHEMIN DE FER
DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

VOYAGES CIRCULAIRES EN ITALIE

Il est délivré, toute l'année, à la gare de Paris P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le Livret-Guide-Horaire P.-L.-M. vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : — Itinéraire 81-A3 : Paris-Dijon-Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris.

Durée du voyage : 60 jours.

Prix : 1re classe : 253 fr. 50. — 2e classe : 183 fr. 20.

R. GENNERT

89, rue du Faubourg St-Martin, Paris

GRAND CHOIX
DE
PHOTOGRAPHIES ARTISTIQUES
pour peintres et collectionneurs

VUES STÉRÉOSCOPIQUES
Livres pour Bibliophiles

Notice franco contre timbre 0 fr. 15

Ouvrages de Th. ROOSEVELT
Président des Etats-Unis

La Vie au Rancho

VIE ET OCCUPATIONS DES GRANDS ÉLEVEURS ET PROPRIÉTAIRES DE L'OUEST AUX ÉTATS-UNIS. — COWBOYS, FERMIERS, RODEURS, INDIENS, ETC. — SCÈNES ET DESCRIPTIONS.

Un volume. . . . . . 3 fr. 50

Chasses et Parties de Chasse

RÉGIONS DE CHASSES — GIBIER A POIL ET A PLUMES. — PROCÉDÉS ET AVENTURES DE CHASSES. — TYPES DE CHASSEURS, ETC.

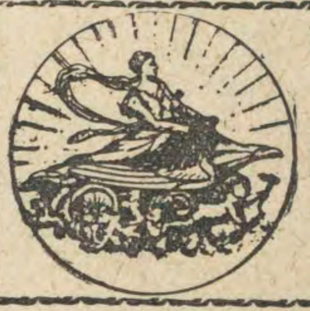
Un volume. . . . . . 3 fr. 50

DUJARRIC & Cie, Editeurs
50, rue des Saints-Pères
ET CHEZ TOUS LES LIBRAIRES

HORS CONCOURS
MEMBRE DU JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE **RICQLES**
(*Le seul Alcool de Menthe véritable*).
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC les INDIGESTIONS, la DYSENTERIE, la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
Exiger le Nom DE RICQLÈS

GRAND GARAGE CENTRAL
d'AUTOMOBILES
4, rue Buffault (Faubourg Montmartre)
TÉL. 307.52 **PARIS** TÉL. 307.
Le plus Central
VENTE
Réparations en tous genres de voitures
Concessionnaire des Voitures DARRACQ
L. JACQUIER, propriétaire. A. BORY, directeur

Société "LA FRANÇAISE" Marque DIAMANT
BICYCLETTES
MOTOCYCLETTES DIAMANT
Moteur Z.-L., 2 chevaux
DIRECTION & BUREAUX, 11, r. Brunel, P.
Tél. : 523-56 Adresse Tél. : DIAMANT, Paris



Insignes artistiques
MÉDAILLES
BRELOQUES RICHES
Robert ENAUD
41, Rue Turbigo, P.
Grand Choix de Plaquettes d'

C'est l'adresse de la Parfumerie Ch. dont la célébrité universelle est dûe principalement à sa Veloutine, la poudre de riz la plus en vogue et la plus répandue.

Pour être l'article le plus demandé de la marque, il n'est cependant pas le seul qui ait fait sa réputation : La Royal-Veloutine n'est autre que la Veloutine renforcée en adhérence et en parfum pour les personnes de goût plus prononcé, la Dugazon une poudre de riz grasse pour les soirées et le théâtre, la crème Cécilia et Impératrice ainsi que les fards les plus fins, sont autant de spécialités qui ont consacré Ch. Faÿ le parfumeur de la délicatesse de la femme du grand monde et des artistes chics.

Ch. Faÿ de la Tour

La Maison EYQUEM,
191, Boulevard Péreire,
PARIS
pourra vous livrer à partir de 25 fr. des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.

Fabrique de Papiers cirés

APPAREILS EXTRA-RAPI
Pour imprimer sans prépa et en noir
les Circulaires, Convocation
TÉLÉPH : 50

PNEUMATIQUES DÉMONTABLES
L'idéal du Chauffeur
Peter
23, boulevard Gouvion-Saint-Cyr. — PARIS. — TÉLÉPHONE 524-63

CARABINES à AIR COMPRIMÉ
Tirant à balles à plombs, et à flèches, pour Jardin et Tir de Salon. — GARANTIES SANS DANGER
PRIX : 24 fr., 18 fr., 12 fr., 8 50 *Franco.*

Catalogue illustré Franco. — RIGAUD, Fabt, 26, Rue du Temple, Paris.

8567. — Imprimerie de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard. Paris. — L. BOUCHARDEAU, directeur.

Le Gérant : JARRIGE.